



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2021–2022)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2022

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4360, 5577 og 5619



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2021–2022)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2022

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4360, 5577 og 5619

Innhold

Del I	Innleiing	9	<i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.</i>	53
1	Mål og hovudprioriteringar	11	Kap. 1300 Samferdselsdepartementet	54
1.1	Eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i 2050	11	Kap. 4300 Samferdselsdepartementet	57
1.2	Hovudprioriteringar i budsjettet for 2022	13	Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	58
2	Oppnådde resultat dei fire siste åra	17	<i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</i>	62
2.1	Luftfart	17	Kap. 1310 Flytransport	68
2.2	Veg	17	Kap. 1313 Luftfartstilsynet	70
2.3	Kystruta	18	Kap. 4313 Luftfartstilsynet	70
2.4	Jernbane	18	Kap. 1314 Statens havarikommisjon	71
2.5	Kystformål	19	Kap. 4312 Avinor AS	71
2.6	Postsektoren	19	Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS	72
3	Oppmodingsvedtak	20	Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS	72
3.1	Oppfølging av oppmodingsvedtak	20	<i>Programkategori 21.30 Veiformål</i>	76
3.2	Stortingssesjonen 2020–2021	23	Kap. 1320 Statens vegvesen	94
3.3	Stortingssesjonen 2019–2020	38	Kap. 4320 Statens vegvesen	106
3.4	Stortingssesjonen 2018–2019	41	Kap. 1321 Nye Veier AS	107
3.5	Stortingssesjonen 2017–2018	41	Kap. 1323 Vegtilsynet	110
3.6	Stortingssesjonen 2016–2017	42	Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS	111
4	Andre saker	43	Nærmere om investeringsprogrammet	117
4.1	Auka terskelverdi for kostnadsrammer	43	<i>Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak</i>	137
4.2	Auka ansvar for statlege verksemdar for eigne pensjonskostnader – innføring av ny premiemodell frå 2022	43	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	138
4.3	Budsjettgevinster frå endra reisevanar	43	Kap. 4330 Særskilte transporttiltak	142
5	Oversikt over budsjettforslaget mv.	44	Kap. 4331 Infrastrukturfond	142
5.1	Utgifter og inntekter fordelt på kapittel	44	Kap. 1332 Transport i byområder mv.	143
5.2	Bruk av stikkordet «kan overførast»	47	Byomtaler – byvekstvtaler	148
5.3	Endringar i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2021	48	<i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</i>	165
Del II	Nærmere omtale av bevilgningsforslagene	51	Kap. 1352 Jernbanedirektoratet	181
6	Nærmere omtale av bevilgningsforslagene	53	Kap. 4352 Jernbanedirektoratet	195
Programområde 21 Innenlands transport		53	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	196
			Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn	197
			<i>Programkategori 21.60 Kystforvaltning</i>	198
			Kap. 1360 Kystverket	206
			Kap. 4360 Kystverket	209
			Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	209
			Programområde 22 Posttjenester	210
Del III	Omtale av særlege tema	213	<i>Programkategori 22.10 Posttjenester</i>	210
7	Klima og miljø	215	Kap. 1370 Posttjenester	211
7.1	Klima	215		

7.1.1	Utviklinga av klimagassutsleppa i transportsektoren	215	10	Fornye, forenkle og forbedre.....	226
7.1.2	Verkemiddel for å redusere utsleppa frå transportsektoren	216	10.1	Reformer og organisatoriske endringar	226
7.1.3	Arealbeslag	217	10.2	Digitalisering og ny teknologi	227
7.2	Klimateknologi og alternative drivstoff	217	10.3	Porteføljestyring av store investeringsprosjekt	227
7.2.1	Infrastruktur for alternative drivstoff	218	11	Samferdsel og kommune-	
7.2.2	Nullutsleppskøyretøy	218		sektoren	229
7.2.3	Låg- og nullutslepps fartøy	219	11.1	Ansvar, oppgaver og finansiering	229
7.2.4	Låg- og nullutslepps fly	219	11.2	Nærmare om fylkesveg og kollektivtransport	230
7.3	Naturmangfald	219	11.3	Oppfølging av handlingsplanen for kollektivtransport	232
7.4	Handlingsplanar på klima- og miljøområdet	220	12	Likestilling i transport-	
8	Berekraftmåla – oppfølging i samferdselssektoren.....	221		sektoren.....	234
9	Samfunnstryggleik.....	222	13	Tilsettingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar	244
9.1	Digital tryggleik	222			
9.2	Implementering av ny tryggingslov	223	Forslag		247
9.3	Totalforsvaret	224	Vedlegg		
9.4	Klimatilpassing	224	1	Fullmakter	257
9.5	Andre saker	225			

Tabelloversikt

Tabell 1.1	Oppfølging Nasjonal transportplan 2022–2033 i første seksårsperiode	12	Tabell 6.4	Direkte klimagassutslipp for prosjekter i Nye Veier AS' regi med antatt anleggsstart i 2022	88
Tabell 1.2	Utgifter fordelt på programkategoriar	13	Tabell 6.5	Anslåtte virkninger av budsjettforslaget 2022	93
Tabell 3.1	Oversikt over oppmodingsvedtak ordna etter sesjon og nummer	20	Tabell 6.6	Riksveiinvesteringer – anslag for statlige bindinger	95
Tabell 5.1	Endring i utgifter fordelt på kapittel	48	Tabell 6.7	Fordeling av riksveiinvesteringer for Statens vegvesen	99
Tabell 5.2	Endring i inntekter fordelt på kapittel	49	Tabell 6.8	Fylkesfordeling av rentekompensasjon	102
Tabell 6.1	Strekninger med prosjektkostnad over 200 mill. kr åpnet for trafikk i 2020	77	Tabell 6.9	Bompenger stilt til disposisjon for investeringer og totalt innbetalte bompenger	114
Tabell 6.2	Oppnådde resultater i 2020 for utvalgte indikatorer	79	Tabell 6.10	Tiltak for å redusere bompenger	116
Tabell 6.3	Direkte klimagassutslipp for prosjekter i Statens vegvesens regi med mulig anleggsstart i 2022	88	Tabell 6.11	Finansiering av Sotra-sambandet	125
			Tabell 6.12	Statens direkte bidrag til byvekst-avtaler og belønningsavtaler i de ni største byområdene	144

Tabell 6.13	Tilskudd til byområder over post 66	145	Tabell 12.2	Legemeldt sjukefråvær i prosent	235
Tabell 6.14	Trafikkutvikling i byområder med belønningsavtaler	146	Tabell 12.3	Samferdselsdepartementet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	236
Tabell 6.15	Gjeldende belønningsavtaler i 2022	146	Tabell 12.4	Statens vegvesen – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	237
Tabell 6.16	Foreløpig fordeling av midler i 2022	152	Tabell 12.5	Kystverket – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	238
Tabell 6.17	Fornebubanen	154	Tabell 12.6	Jernbanedirektoratet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	239
Tabell 6.18	Foreløpig fordeling av midler i 2022	156	Tabell 12.7	Luftfartstilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	240
Tabell 6.19	Bybanen til Fyllingsdalen	157	Tabell 12.8	Statens jernbanetilsyn – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	241
Tabell 6.20	Foreløpig fordeling av midler i 2022	159	Tabell 12.9	Statens havarikommisjon – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	242
Tabell 6.21	Metrobuss	160	Tabell 12.10	Vegtilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	242
Tabell 6.22	Foreløpig fordeling av midler i 2022	162	Tabell 12.11	Senter for oljevern og marint miljø – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	243
Tabell 6.23	Bussveien	163			
Tabell 6.24	Mål og resultat 2020	166			
Tabell 6.25	Persontrafikk med tog på ulike togtyper 2020	169			
Tabell 6.26	Togoperatørene kundetilfredshetsundersøkelse: kundetilfredshetsindeks	173			
Tabell 6.27	Togoperatørene kundetilfredshetsundersøkelse: stasjonsområdet	173			
Tabell 6.28	Bane NORs kundetilfredshetsundersøkelse: person- og godstogselskapene	174			
Tabell 6.29	Store jernbaneprosjekter	189			
Tabell 6.30	Lospliktig trafikk	200			
Tabell 6.31	Statlig kjøp av leveringspliktige posttjenester	212			
Tabell 11.1	Fylkeskommunale utgifter til fylkesveg og kollektivtransport i 2020	231			
Tabell 12.1	Deltidstilsette, mellombels tilsette, overtid og foreldrepermisjon. Prosentdel kvinner ..	235			

Figuroversikt

Figur 6.1	Passasjerutvikling ved norske flyplasser 2010–2020	63	Figur 6.6	Persontrafikk med tog	169
Figur 6.2	Utvikling i antall flybevegelser ved norske flyplasser 2010–2020 ..	64	Figur 6.7	Godstrafikk med tog	170
Figur 6.3	Utvikling i antall drepte og hardt skadde, og ambisjon for ulykkesutviklingen fram til 2030	81	Figur 6.8	Utvikling i punktlighet for person- og godstog	171
Figur 6.4	Transportkorridorene for riksveinettet	118	Figur 7.1	Utslepp av klimagassar i transportsektoren 2005–2020 etter kilde	216
Figur 6.5	Årlig antall omkomne og alvorlig skadde i ulykker på jernbanelinjet i 2011–2020	167	Figur 11.1	Reiser med kollektivtransport i heile landet	232
			Figur 11.2	Reiser med kollektivtransport i dei fire største byane	232



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2021–2022)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2022

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4360, 5577 og 5619

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 24. september 2021,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

Del I
Innleiing

1 Mål og hovudprioriteringar

1.1 Eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i 2050

Regjeringa skal løyse dei langsiktige utfordringane landet står overfor. Regjeringas transportpolitikk er trekt opp i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Regjeringa har gjennom meldinga lagt opp til vidare satsing på samferdsel med ein ambisiøs og truverdig transportplan som skal sørge for at dei viktigaste utfordringane blir løyste i riktig rekkefølge, og som skaper nye moglegheiter og fremmer fornying i sektoren. I planen har regjeringa lagt vekt på å utvikle eit godt transportsystem som gir fridom og moglegheiter for alle, aukar livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskyttar og reddar liv og bidrar til betre helse, miljø og klima.

Det overordna målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er: «Eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i 2050.» Eit godt transportsystem er ein av dei viktigaste berebjelkane i eit moderne samfunn og ein viktig føresetnad for verdiskaping og velferd.

Hovudprioriteringane i regjeringas budsjettforslag for Samferdselsdepartementet tek utgangspunkt i måla i Nasjonal transportplan 2022–2033:

- meir for pengane
- effektiv bruk av ny teknologi
- bidra til oppfylling av Noregs klima- og miljømål
- nullvisjon for drepne og hardt skadde
- enklare reisekvardag og auka konkurransevne for næringslivet.

Denne regjeringa har satsa på samferdsel. Satsinga har ført til kortare reisetid på jernbane og

veg, fleire togavgangar, meir effektiv sjøtransport, auka transporttryggleik og positiv byutvikling. Fleire reformer har bidratt til meir konkurranse, nytenking og auka effektivitet. Med dette budsjettframlegget er løyvingane til samferdsel framleis høge. Konkrete prosjekt og tiltak blir gjennomførte, og ein legg opp til auka handlingsrom for verksemdene til å prioritere innanfor budsjettet gjennom auka fullmakter.

Regjeringa si oppfølging av Nasjonal transportplan 2022–2033 skal byggje opp under verdas berekraftsmål og bidra til å oppfylle Noregs klima- og miljømål og ambisjonen om å halvere utsleppa i transportsektoren.

For å nå måla har regjeringa i transportplanen lagt opp til ei statleg ramme på 1 076 mrd. 2021-kr for heile tolvårsperioden. I tillegg er det lagt til grunn om lag 123 mrd. 2021-kr i bompengar. Samla utgjer dette om lag 1 200 mrd. 2021-kr i heile planperioden. Det gjennomsnittlege årlege nivået på statlege midlar er nær 87 mrd. 2022-kr i første seksårsperiode.

Statsbudsjettet for 2022 er det første i oppfølginga av Nasjonal transportplan 2022–2033. Regjeringa tek sikte på gradvis å fase inn ressursane til transportinfrastruktur i planen. Ressursbruken i det enkelte budsjettår blir tilpassa det samla økonomiske opplegget innanfor rammene som følgjer av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi.

Tabell 1.1 viser status for oppfølginga av Nasjonal transportplan 2022–2033 i budsjettforslaget for 2022. Gjennomsnittleg ramme for første del av planperioden er brukt som referanse.

Tabell 1.1 Oppfølging Nasjonal transportplan 2022–2033 i første seksårsperiode

Nemning	Gj.sn. per år NTP 2022-2027	Budsjettforslag 2022
Sum Statens vegvesen ¹	34 461	31 189
Sum statlege midlar riksveg, Nye Veier AS ²	5 936	6 034
Sum riksvegar	40 396	37 223
Sum tilskot fylkesveg ³	3 931	3 567
Sum byområder	7 411	5 985
Sum Jernbaneformål ⁴	31 299	32 073
Sum Kystforvaltning	2 797	2 163
Sum lufthamner	795	250
Sum satsingar på tvers av transportsektorane ⁵	343	221
NTP-formål i alt	86 973	81 487

¹ Mindre investeringstiltak i byområda utført av Statens vegvesen inngår i summen for byområda, og tilskotsordningar til fylkesveg på Statens vegvesens budsjett inngår i summen til fylkesveg. Tilskot til ferjedrifta blir rekna netto, det vil seie at inntekter over kap. 4320, post 04, kjem til fråtrekk.

² Fellesprosjektet Ringeriksbana/E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss er fordelt med om lag 100 mill. kr til riksveg og 400 mill. kr til jernbane.

³ Tilskot til fylkesveg viser tilskotsordningar under Statens vegvesen og den delen av rammetilskotet til fylkeskommunar som er fordelt særskild etter kriterium for fylkesveg.

⁴ Den økonomiske ramma i Nasjonal transportplan 2022–2027 til jernbaneformål er teknisk justert som følgje av meirverdiavgift på Ringeriksbana.

⁵ Inkluderer Pilot T og transportforskning, pilotprosjekt for fossilfrie anleggsplassar, Barnas transportplan, tettare samarbeid om data og tilskot til konkurransen Smartare transport.

Ein stor del av budsjettamma til Samferdselsdepartementet er til tiltak innanfor Nasjonal transportplan. Den delen av rammetilskotet på Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett som er fordelt særskild etter kriterium for fylkesveg, er òg inkludert i den økonomiske ramma.

Det er foreslått 3,6 mrd. kr til fylkesvegar, fordelt med øyremerkte tilskot over Samferdselsdepartementets budsjett og midlar til særskilt fordeling over Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett.

Regjeringa legg fram forslag om over 43 mrd. kr til investeringar og planlegging av veg, jernbane, kyst, lufthamner og som tilskot til bygginga av store kollektivprosjekt i byområda. Mykje av ramma vil gå til den store aktiviteten som allereie er i gang, men for fleire av prosjekta prioritert i Nasjonal transportplan 2022–2033 blir det med framlegget oppstartsløyving.

Til drift og vedlikehald på veg, jernbane og kyst er det foreslått 17 mrd. kr. Til byområda er det foreslått om lag 6 mrd. kr i statleg bidrag til avtalane med byane inkludert store kollektivprosjekt, og ein ny tilskotsordning til byar som ikkje er omfatta av ordninga med byvekstavtalar.

Til persontransport med tog som no er ein del av rammene i Nasjonal transportplan 2022–2033, er det foreslått 4,3 mrd. kr.

Like viktig som auka løyvingar, er effektiv bruk av midlane og det å få meir igjen for pengane. I Nasjonal transportplan 2022–2033 blir det gjort greie for eit nytt system med porteføljestyling av dei store investeringane i transportsektoren. Regjeringa gjer som varsla i Nasjonal transportplan 2022–2033, framlegg om å auke budsjettfullmakter, slik at verksemdene kan prioritere dei beste prosjekta og ha ei effektiv gjennomføring av dei.

Regjeringa har i budsjettframlegget prioritert å starte opp eller styrkje satsingane frå Nasjonal transportplan 2022–2033 på tvers av transportsektorane. Regjeringa foreslår å auke satsinga på Pilot-T og setje av midlar til ei ny ordning med forskings-senter for berekraftig transport. Pilotprosjekt for fossilfrie anleggsplassar og tilskotsordninga for tettare samarbeid om data innan transportsektoren får begge oppstartsløyvingar med framlegget til regjeringa. Regjeringa følgjer opp Barnas transportplan med m.a. å foreslå auka tilskot til Trygg Trafikk, og ei tilskotsordning med føremål å betre trafikktryggleiken for barn og unge.

Nokre av ansvarsområda til Samferdselsdepartementet er ikkje ein del av rammene i Nasjonal transportplan 2022–2033. Luftfarten er ein sentral del av det norske transportnettet. Næringa har møtt store utfordringar etter koronautbrotet, og regjeringa vil leggje til rette for at Noreg framleis har ein god og framtidsretta infrastruktur for luftfart i heile landet, m.a. gjennom kjøp av innanland-

ske flyruter. Føremålet med staten sitt kjøp av sjøtransporttenester er å sikre eit dagleg tilbod heile året mellom Bergen og Kirkenes for distansereisande, og godstransport nord for Tromsø. Regjeringa vil sikre eit godt og likeverdig posttilbod over heile landet, tilpassa den endra etterspurnaden etter posttenester.

1.2 Hovudprioriteringar i budsjettet for 2022

Tabell 1.2 Utgifter fordelte på programkategoriar

		(i 1 000 kr)		
Kat.	Nemning	Rekneskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
21.10	Administrasjon m.m.	445 448	439 993	524 800
21.20	Luftfartsformål	6 410 045	2 408 230	1 442 100
21.30	Vegformål	38 937 779	37 668 069	39 983 600
21.40	Særskilde transporttiltak	4 399 823	6 888 385	6 558 600
21.50	Jernbaneformål	28 107 971	32 163 361	31 775 500
21.60	Kystforvaltning	2 758 744	2 672 307	3 352 900
Sum programområde 21		81 059 810	82 240 345	83 637 500
22.10	Posttenester	689 742	740 200	945 600
Sum programområde 22		689 742	740 200	945 600
Sum Samferdselsdepartementet		81 749 552	82 980 545	84 583 100

Hovudprioriteringane i budsjettframlegget for Samferdselsdepartementet er:

- betre togtilbod
- betre kollektivtilbod i byområda
- utbygging og vedlikehald av vegar i heile landet
- planlegging av nye lufthamner i Bodø og ved Mo i Rana
- bygging av Stad skipstunnel.

Regjeringa foreslår å løyve 84,6 mrd. kr til Samferdselsdepartementet. Budsjettforslaget inneber ein auke på 1,6 mrd. kr frå saldert budsjett 2021. Løyvingane for 2021 omfattar òg midlar til koronatilak som ikkje er vidareførte i framlegget for 2022. Korrigerer ein for dei mellombelse koronatilaka i 2021, blir auken på knapt 2,5 mrd. kr eller 3,1 pst.

Løyvingane til jernbane blir oppretthalde på eit høgt nivå med 31,8 mrd. kr. Det er prioritert mid-

lar både til å starte nye prosjekt og til rasjonell gjennomføring av dei store, pågåande investeringsprosjekta, og regjeringa styrkjer togtilbodet med fleire avgangar og nye togsett. Regjeringa sett av 3,2 mrd. kr til fornying av jernbaneinfrastrukturen. Det er 900 mill. kr meir enn lagt til grunn for saldert budsjett for 2021.

Det er foreslått å løyve 19,8 mrd. kr til riksveginvesteringar. Det er prioritert anleggsstart på fleire vegprosjekt, i tillegg til midlar til førebuande arbeid av ei rekkje prosjekt. Med budsjettforslaget er det anslått at vedlikehaldsetterslepet på riksvegnettet går ned.

Det blir foreslått å løyve 6 mrd. kr til dei største byområda. I 2022 blir det òg foreslått å løyve 30 mill. kr til mindre byområde som ikkje er omfatta av ordninga med byvekstavtalar.

Regjeringa foreslår å løyve 250 mill. kr til planlegging av ny lufthamn i Bodø og til vidare plan-

legging av ny lufthamn ved Mo i Rana. For å følge opp utviklinga på droneområdet er det foreslått å styrkje løyvinga til Luftfartstilsynet.

Til investeringar under Kystverket foreslår regjeringa å løyve 920 mill. kr. Dette er meir enn ei dobling samanlikna med saldert budsjett 2021. Midlar til Stad skipstunnel utgjer ein stor del av auken.

Under gjer Samferdselsdepartementet greie for løyvingane under dei einstilte programkategoriane.

Nærare om budsjettforslaget

Administrasjon, forskning og utvikling

Samla budsjettforslag til administrasjon m.m. er på 524,8 mill. kr.

Forslaget på kap. 1300 utgjer til saman 299,8 mill. kr og går til drift av departementet, kontingentar mv. til internasjonale organisasjonar, tilskot til trafikktryggleiksformål og til samferdselsberedskap.

Vidare omfattar programkategorien løyvingar til forskning og utgreiningar over kap. 1301. Her er det samla foreslått å løyve 225 mill. kr. Løyvinga vil i hovudsak gå til samferdselsforskning, som blir fordelt mellom transportforskning, ordninga Pilot-T og ei ny ordning med forskingssentre for berekraftig transport. Det blir òg foreslått 50 mill. kr til ei ny tilskotsordning til pilotprosjekt for fossilfrie anleggsplassar.

Luftfartsformål

Samla budsjettforslag til luftfartsformål er 1 442,1 mill. kr.

Det er foreslått 828,5 mill. kr til kjøp av innlandske flyruter.

Vidare er det foreslått 200 mill. kr i tilskot til Avinor til å dekkje kostnader til planlegging av ny lufthamn i Bodø. Det blir òg lagt fram forslag til kostnadsramme for den nye lufthamna.

Det er sett av 50 mill. kr i tilskot til Avinor til å dekkje kostnader til vidare planlegging av ei ny lufthamn ved Mo i Rana.

Til Luftfartstilsynet er det foreslått å løyve 269,1 mill. kr og til Statens havarikommisjon 94,5 mill. kr. Statens havarikommisjon skal i 2022 etablere ei permanent ordning for undersøkingar i petroleumssektoren.

Vegformål

Til vegformål er det i alt foreslått å løyve 39 984 mill. kr.

Det er foreslått 33 529 mill. kr til Statens vegvesen og 6 436 mill. kr til Nye Veier AS. I forslaget til Nye Veier AS inngår 500 mill. kr til planlegging og noko førebauande arbeid på Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss (Fellesprosjektet).

Det er foreslått 8 321 mill. kr til drift og vedlikehald av riksveggar over budsjettet til Statens vegvesen. I tillegg kjem midlar til drift og vedlikehald i det årlege bidraget til Nye Veier AS og til OPS-prosjekt. Til trafikant- og køyretøytilsyn er det foreslått 2 236 mill. kr.

Til investering i riksveggar er det i alt foreslått å løyve om lag 19,8 mrd. kr. Det er sett av 13,9 mrd. kr på Statens vegvesens investeringspostar, og 5,9 mrd. kr til Nye Veier AS, som i hovudsak driv utbyggingsaktivitet. I tillegg kjem om lag 11,3 mrd. kr i ekstern finansiering til riksveginvesteringar. Av dette er 10,9 mrd. kr bompengar og 0,4 mrd. kr tilskot og forskot.

Tilskotet til reduserte bomtakstar utanfor byområda blir foreslått løyvd med 1 042 mill. kr. Det er sett av 580 mill. kr til å vidareføre den opphavlege tilskotsordninga som blei innført som ein del av bompengereforma. Vidare vil 462 mill. kr gå til å redusere bompengar i prosjekta:

- rv. 7/rv. 13 Hardangerbrua i Vestland
- E6 Frya–Sjoa i Innlandet
- E6 Kolomoen–Moelv i Innlandet.

Statens vegvesen legg i 2022 opp til å opne for trafikk desse vegprosjekta med kostnad over 1 mrd. kr:

- E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Viken
- E39 Svegatjørn–Rådal i Vestland
- E39 Kristianborg–Bergen sentrum (Sykkeltamveien) i Vestland
- Rv. 5 Kjøsnesfjorden i Vestland
- E69 Skarvberg tunnelen i Troms og Finnmark.

Nye Veier AS vil i 2022 opne strekningane:

- E6 Kvål–Melhus i Trøndelag
- E39 Kristiansand Vest–Mandal Øst i Agder.

Det er lagt opp til å starte anleggsarbeid for desse vegprosjekta med kostnad over 1 mrd. kr:

- E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Agder
- E136 Breivika–Lerstad i Møre og Romsdal.

Forslag til kostnadsrammer går fram av Prop. 2 S (2021–2022) *Endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet (driftskreditt til Nye Veier AS og kostnadsrammer) og revisjon av bompengepakke (fylkesveg)*.

Vidare er det lagt opp til anleggsstart for prosjektet E8 Sørbotn–Laukslett, jf. forslag om kostnadsramme. Før Samferdselsdepartementet fremmer kostnadsramme til Stortinget for oppstart av store prosjekt, kan det vere nødvendig å bruke relativt store beløp til førebuande arbeid og grunn-ervert. Det blir sett av midlar til dette for å sikre at fleire prosjekt i porteføljen i Nasjonal transportplan 2022–2033 kan bli klare for anleggsstart. Dette gjeld:

- E6 Megården–Mørsvikbotn i Nordland
- E16 Hylland–Sleen i Vestland
- Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Stanghelle–Arna i Vestland
- E134 Røldal–Seljestad i Vestland
- E134 Saggrenda–Elgsjø i Viken
- E134 Oslofjordforbindelsen, fase 2 i Viken.

Det er avtalt med Nye Veier AS utbyggingsaktivitet på ei rekkje strekningar. Det er foreløpig avtalt med Nye Veier AS planlegging og noko førebuande arbeid på Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss (Fellesprosjektet).

Med budsjettforslaget i 2022 vil det samla etterslepet i vedlikehaldet på riksvegnettet bli redusert med om lag 350 mill. kr. Dette gjeld hovudsakeleg utbetring av tunnelane på TEN-T-vegnettet.

På Statens vegvesens budsjett er det sett av om lag 800 mill. kr til byvekstavtalar. Midlane går i hovudsak til å byggje samanhengande sykkelvegnett og tiltak for betre framkome for kollektivtransporten.

Til riksvegferjedrifta er det foreslått å løyve 2 663 mill. kr. Frå og med 2022 er det foreslått å innføre bruttobudsjettering for riksvegferjedrifta.

Under tilskot til fylkesvegar blir det oppretta ei ny tilskotsordning til fylkesvegar som skal erstatte gjeldande ordning. Vedlikehald, fornying og utbetring skal prioriterast innanfor ordninga, og forstørring av bu- og arbeidsmarknadsregionar og viktige næringsvegar skal vere kriteria for fylkeskommunane sine prioriteringar.

For å følgje opp Barnas transportplan i Nasjonal transportplan 2022–2033 er det foreslått i alt 49 mill. kr. Av dette gjeld 40 mill. kr ei ny tilskotsordning for tryggare skulevegar og nærmiljø.

Det er foreslått å løyve 19,2 mill. kr til Vegtilsynet.

Særskilde transporttiltak

Det er foreslått eit samla budsjett på 6 558,6 mill. kr til særskilde transporttiltak.

Det er foreslått å løyve 5 240,1 mill. kr i statleg tilskot til transport i byområde. Det blir foreslått 2 200,4 mill. kr i tilskot til store kollektivprosjekt der staten dekkjer 50 pst. av kostnadene. Vidare blir det foreslått 3 024,1 mill. kr i tilskot til byområda og 15,6 mill. kr til konkurransen Smartare transport.

På bakgrunn av pliktene i gjeldande avtalar for store kollektivprosjekt er det for 2022 lagt til grunn denne fordelinga:

- 1 100 mill. kr til Fornebubanen i Oslo og Viken
- 600 mill. kr til Bybanen i Bergen
- 500 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren.

Forslaget til løyving skal i utgangspunktet dekkje 50 pst. av utbyggingskostnadene i 2022.

Regjeringa foreslår i tillegg 1 882 mill. kr til belønningsmidlar og tilskot til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk i dei ni største byområda. Det er foreslått 30 mill. kr i tilskot til mindre byområde som ikkje er omfatta av byvekstavtalaner.

Til ordninga for utvida TT-tilbod til brukarar med særlege behov er det foreslått å løyve 308,4 mill. kr. Vidare er det foreslått å løyve 81,8 mill. kr til ordninga med forvaltning av system for nasjonal reiseplanleggar og elektronisk billettering og 19,4 mill. kr til kjøp av tenester frå Entur AS. Regjeringa foreslår 20 mill. kr til IKT utviklingsarbeid for å oppnå tettare samarbeid om data mellom transportverksemdene.

Til avtalen med Hurtigruten Cruise AS og Havila Kystruten AS om kjøp av sjøtransporttenester på strekningen Bergen–Kirkenes er det foreslått 888,9 mill. kr.

Innskota i infrastrukturfondet i 2013–2016 på i alt 100 mrd. kr gir ei avkastning på 2 053 mill. kr i 2022 som er foreslått fordelt som i dei fem tidlegare åra.

Jernbaneformål

Det er foreslått å løyve 31 776 mill. kr til jernbaneformål. Dette vidarefører det høge nivået på løyvingane frå saldert budsjett 2021.

Til Jernbanedirektoratet er det foreslått å løyve 31 678 mill. kr. Løyvinga dekkjer drift av direktoratet og direktoratets utgreiingsoppgåver, kjøp av persontransporttenester med tog og kjøp av tenester frå Bane NOR SF for drift og vedlikehald, og for planlegging og investeringar i jernbaneinfrastruktur. Jernbanedirektoratet koordinerer òg arbeidet med kjøp av tog saman med Norske tog AS. Tilskotsordningane for overføring av

gods frå veg til jernbane og til kulturminne i jernbanesektoren blir vidareførte.

Det er foreslått å løyve 19 076 mill. kr til investering og planlegging av jernbaneinfrastruktur. Prosjektet Sørli-Åkersvika på Dovrebanen og arbeid på strekninga Fløen-Bergen/Nygårdstangen på Bergensbana blir etter planen starta opp i 2022. Rasjonell framdrift i fleire igangsette prosjekt på Vestfoldbanen, Follobanen og Sandbukta-Moss-Såstad på Østfoldbanen er prioritert. Utbygginga av nytt signalsystem på jernbanenetet (ERTMS) held fram. Det blir planlagt og bygd infrastruktur for å innføre ny rutemodell på Austlandet. Dette omfattar m.a. planskilt avgreining til Østfoldbanens austre linje, etablering av retningsdrift i Brynsbakken og vendespor på Asker stasjon. Tiltak på Narvik stasjon på Ofotbanen er òg prioritert.

Til statleg kjøp av persontransporttenester med tog er det foreslått å løyve 4 257 mill. kr. Togtilbodet skal styrkjast gjennom fleire avgangar. Det blir sett i drift 13 nye togsett på Austlandet for å erstatte eldre togsett, kjøp av reservevogner som ved behov skal erstatte eksisterande fjerntogmateriell og installering av ERTMS ombordutstyr i tog. Regjeringa ønskjer å få på plass eit nattogtilbod mellom Oslo og København. Jernbanedirektoratet skal vurdere om det er høve til å setje i gang eit slikt tilbod.

Det er foreslått å løyve 7 593 mill. kr til drift og vedlikehald av jernbaneinfrastrukturen. Av dette blir om lag 3 200 mill. kr sett av til fornying. Bane NOR kan likevel omprioritere budsjettmidlar for å gjennomføre dei tiltaka som gir best effekt, og kan òg prioritere meir til fornying. Dette er i tråd med prinsippet om porteføljestyring som blir innført i sektoren.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått å løyve 98 mill. kr.

Kystforvaltning

Til kystforvaltning er det foreslått å løyve 3 353 mill. kr.

Det er foreslått 2 064 mill. kr til Kystverkets driftsutgifter. Her inngår, i tillegg til drift av Kystverket, m.a. navigasjonsinfrastruktur, sjøtraffikk-sentralar, transportplanlegging, losordninga og beredskap mot akutt forureining. Den største delen av verksemda til sjøtraffikksentralane og losordninga er finansiert av avgifter.

Det er foreslått å løyve 36,8 mill. kr for å dekkje utgifter til å setje i verk tiltak mot akutt forureining og redusere faren for akutt forureining. Vidare omfattar løyvinga til spesielle driftsutgifter

midlar til å dekkje utgifter til miljøundersøking og -overvaking av ubåtvraket U-864 utanfor Fedje i Vestland.

Til nyanlegg og større vedlikehald er det foreslått å løyve 921 mill. kr.

Det er planlagt å gjere ferdig desse farleiprojekta i 2022:

- innsegling Forsøl i Hammerfest kommune i Troms og Finnmark
- innsegling Maurholen i Eigersund kommune i Rogaland
- innsegling Bulandet i Askvoll kommune i Vestland.

Desse prosjekta blir starta opp i 2022:

- Bognes-Tjeldsundet-Harstad i kommunane Narvik, Lødingen, Tjeldsund og Harstad i Nordland og Troms og Finnmark
- Svolvevæ- Raftsundet i kommunane Vågan og Hadsel i Nordland
- innsegling Kragerø i Kragerø kommune i Vestfold og Telemark.

Vidare vil det førebuaude prosjektet for Innsegling Borg i Fredrikstad og Hvaler kommunar i Viken bli gjennomført i 2022.

Det er sett av 440 mill. kr til bygging av Stad skipstunnel i Vestland. I 2022 er det planlagt å gjennomføre anskaffinga med anleggsstart i 2023.

Til vidare planlegging av testsenter på Fiskebøl er det sett av 25 mill. kr.

Dei statlege fiskerihamneanlegga skal overførast til fylkeskommunane etter avtale med det enkelte fylket.

Til større kjøp og vedlikehald er det foreslått å løyve 196,8 mill. kr. Innanfor løyvinga er det sett av m.a. 95 mill. kr til navigasjonsinfrastruktur, elektroniske navigasjons- og meldingstenester og vidareutvikling av BarentsWatch.

Vidare er det foreslått 32,4 mill. kr til tilskot for overføring av gods frå veg til sjø, 55,5 mill. kr til tilskot til investering i effektive og miljøvennlege hamner og 11,7 mill. kr til tilskot til kystkultur.

Posttenester

Til kjøp av posttenester er det foreslått å løyve 945,6 mill. kr.

Løyvinga omfattar 63 mill. kr til kontrakten med Aktiv Norgedistribusjon for omdeling av aviser på laurdagar, 127,6 mill. kr til kjøp av avisomdeling på vekedagar etter kontrakt med Posten Norge og 755 mill. kr til statleg kjøp av posttenester frå Posten Norge.

2 Oppnådde resultat dei fire siste åra

På samferdselsområdet er det dei siste åra gjennomført fleire reformer, særleg innan veg og jernbane. Reformene skal gi meir effektiv bruk av midlane og eit betre tilbod til brukarane gjennom kortare reisetid og reiseveg for både personar og gods.

Korrigert for endringar i budsjettstruktur, har løyvingane til samferdsel auka nominelt med om lag 15,7 mrd. kr, frå 65,0 mrd. kr i saldert budsjett 2018 til 80,7 mrd. kr i saldert budsjett 2021. Justert for prisvekst er den reelle veksten over 10 mrd. kr.

Koronapandemien har råka transportsektoren hardt. For å kompensere for bortfall av inntekter og for å ta omsyn til smitteverntiltaka er det gjennomført fleire tiltak, m.a. kjøp av persontransport med tog og kollektivtransport og ei rekkje tiltak for norsk luftfart.

2.1 Luftfart

Luftfarten er ein sentral del av det norske transportnett. Regjeringa vil sikre eit tilstrekkeleg flytilbod i heile landet. Samferdselsdepartementet gjennomførte i 2018 ein konkurranse for helikopterruta Værøy–Bodø for perioden 1. august 2019–31. juli 2024. Det eksisterande rutetilbodet blei vidareført, men med ein reduksjon i kostnadene for staten på om lag 20 pst. I 2019 inngjekk Samferdselsdepartementet nye kontraktar for kjøpsrutene i Sør-Noreg. Krav til rutedrifta som kapasitet, rutetider, nivået på billettprisar m.m., blei vidareført med mindre tilpassingar, men til ein lågare kostnad.

Stortinget vedtok våren 2021 å starte bygginga av ei ny lufthamn ved Mo i Rana. Den nye lufthamna vil m.a. leggje til rette for vidare næringsutvikling t.d. innan industri og reiseliv. I statsbudsjettet for 2022 fremmer regjeringa forslag om investeringsavgjerd for flytting av Bodø lufthamn.

Koronatiltaka innanfor luftfarten legg til rette for fortsett velfungerande konkurranse i den norske flymarknaden. På same tid etablerer nye aktørar som Flyr seg no i den norske marknaden.

Konkurranse og ny teknologi medverkar til effektivisering på luftfartsområdet m.a. for Avinor AS. På Bodø lufthamn er plass-, brann- og redningstenesta konkurranseutsett med gode resultat. Drifta av Haugesund lufthamn er overført til eit privat selskap i form av ein tenestekonsesjon på 20 år. Etter ein anbodskonkurranse tok det spanske selskapet Saerco i 2020 over tårntenesene på lufthamnene i Ålesund og Kristiansand. Avinor vil ta i bruk fjernstyrte tårn der det er meir kostnadseffektivt enn konkurranseutsetting. Selskapet tek sikte på å ha innført fjernstyrte tårn på ti lufthamner innan utgangen av 2021.

Dronar er eit område som veks. Regjeringa lanserte i 2018 sin dronestrategi for å leggje til rette for samfunnsnyttig utvikling og bruk av dronar i Noreg. Samferdselsdepartementet følgjer opp fleire av initiativa i strategien, m.a. gjennom auka satsing og oppbygging av kompetanse på ubemanna luftfart i Luftfartstilsynet. For å følgje opp dronestrategien og ikkje å risikere å setje norske profesjonelle droneoperatørar tilbake samanlikna med dei europeiske konkurrentane, vedtok regjeringa å ta felleseuropeiske tryggingreglar for dronar inn i norsk regelverk med verknad frå 1. januar 2021.

På oppdrag frå Samferdselsdepartementet blei konsekvensane for m.a. flytryggleik og globaliseringa innan luftfart greidd ut av eit offentleg utval som la fram NOU 2019: 22 – *Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring*. Tiltådingane frå utvalet vil saman med høyringsinnspela danne del av grunnlaget for vidare politikktutforming på området. Regjeringa vedtok i 2021 ein ny norsk luftromstrategi. Den nye strategien skal sikre større medvit om – og klare retningslinjer for – forvaltninga av luftrommet.

2.2 Veg

Regjeringa har satsa på å investere i ny veginfrastruktur for å binde landet saman og oppnå betre framkome og redusert reisetid. Sidan 2017 er 470 km riksveg opna for trafikk. Av dette er 191 km firefelts veg. Korrigert for endringar i budsjett-

struktur, har løyvingane til vegformål auka med om lag 3,6 mrd. kr nominelt, frå 34,0 mrd. kr i saldert budsjett 2018 til 37,7 mrd. kr i saldert budsjett 2021. Justert for prisvekst er den reelle auken om lag 1 mrd. kr.

Med Nye Veier AS har vi fått eit selskap som har som oppgåve å planleggje, byggje og drifte hovudveggar på ein god og innovativ måte. Sidan 2018 har Nye Veier opna 81 km firefelts veg fordelt på tre strekningar. Ved starten av 2021 hadde selskapet ansvaret for 15 vegstrekningar. Nokre av desse strekningane er delte opp i fleire vegprosjekt. I tillegg er det i 2021 lagt opp til å overføre 11 nye vegstrekningar, og Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgstet–Hønefoss (Fellesprosjektet) er no overført til Nye Veier. Det gir ein portefølje på 26 vegstrekningar i tillegg til fellesprosjektet.

Vedlikehaldsetterslepet på riksvegnettet blei i 2015 redusert for første gang på fleire tiår. Reduksjonen i etterslepet har halde fram dei siste fire åra. Det er satsa spesielt på tiltak i tunnelane for å følgje opp krava i tunnelsikkerheitsforskrifta. I tillegg har auka løyvingar til vedlikehald og fornying gitt auka standard på vegdekke, bruer, ferjekaiar, rekkverk m.m.

Regjeringa har gjennomført fleire reformer i vegsektoren for å bidra til at samfunnet får meir veg for pengane. Frå 1. januar 2020 blei administrasjonen av fylkesveggar overført frå Statens vegvesen til fylkeskommunane. Samtidig blei Statens vegvesen omorganisert frå ein regional organisering til ein struktur med eitt direktorat og seks divisjonar inndelte etter funksjonar og oppgåver. Omorganiseringa skal bidra til meir effektiv ressursbruk og styring samtidig som etaten er til stades i heile landet. Regjeringa sette i 2019 mål om at vegvesenet skal redusere sine interne kostnader med om lag 1,3 mrd. kr innan utgangen av 2024.

Nullvisjonen om eit transportsystem der ingen blir drepne eller hardt skadde ligg til grunn for regjeringa sitt arbeid. I 2020 omkom 93 personar på norske vegar. Dette er det lågaste talet trafikk-drepne sidan andre verdskrig. I perioden 2017–2020 er talet på drepne i trafikken redusert med om lag 12 pst. og talet på hardt skadde er redusert med i underkant av seks pst.

Regjeringa stiller krav til låg- og nullutslepps-løysingar ved utlysing av kontraktar for drift av riksvegferjesamband. I løpet av 2021 vil det vere 22 nullutsleppsferjer i drift i riksvegferjedrifta.

Fylkeskommunane er ansvarlege for fylkesvegane og finansierer i hovudsak utgifter til desse vegane av rammetilskot og skatteinntekter. Regje-

ringa har likevel oppretta to øyremerkte tilskot for å styrkje fylkesvegnettet.

Sidan 2017 er det løyvd over 7 mrd. kr til å redusere bompengetakstar utanfor byområda. I tillegg til å redusere bompengetakstar har tilskotet bidrege til å betale ned bompengegjeld og fjerne bomstasjonar. Bompengereforma har gitt færre bompengeselskap og gjer det mogleg med meir effektiv drift der meir av midlane går til å betale ned gjeld.

Regjeringa har auka satsinga på kollektivtransport, sykkel og gåande i dei ni største byområda. I saldert budsjett for 2021 går om lag 6,5 mrd. kr til direkte statlege bidrag til byvekstavtalar og belønningsavtalar i dei ni største byområda. Dette er om lag 3,3 mrd. kr meir enn i saldert budsjett 2018. Det er inngått byvekstavtalar med dei fire største byområda, Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren. Det er m.a. sett av nær 900 mill. kr årleg frå 2020 for å auke statlege tilskot frå 50 til 66 pst. for dei store kollektivprosjekta. Dette kjem i tillegg til det statlege bidraget på 50 pst. til desse prosjekta. Halvparten av det auka tilskotet frå 50 til 66 pst skal gå til å redusere bompengar (om lag 460 mill. kr) og den andre halvparten til betre kollektivtilbod. Dei ni byområda som er omfatta av ordninga med byvekstavtalar, får òg stateleg tilskot til reduserte billettprisar på kollektivtransport.

2.3 Kystruta

Etter konkurranse inngjekk Samferdselsdepartementet i 2018 avtale med Havila Kystruten AS og Hurtigruten Cruise AS om å drifte Kystruten mellom Bergen og Kirkenes frå 2021 til 2030. Avtalane omfattar klima- og miljøkrav som sikrar ein betydeleg reduksjon i CO₂-utsleppa frå kystrutedrifta.

2.4 Jernbane

Regjeringa har teke fleire grep for å løfte norsk jernbane til eit moderne velfungerande transportsystem. Fleire store utbyggingsprosjekt er starta opp, t.d. på Vestfoldbanen, og det er sikra framdrift i prosjekt som allereie hadde starta opp, som Follobanen.

Utan lånetransaksjonar og mellombelse koronatiltak har løyvingane til jernbanemål auka med om lag 7,8 mrd. kr nominelt, frå 23,5 mrd. kr i saldert budsjett 2018 til 31,3 mrd. kr i saldert budsjett 2021. Justert for prisvekst er den reelle

auken om lag 6 mrd. kr. Satsinga på jernbane har gitt eit betre togtilbod til reisande i store delar av landet. Talet på avgangar har auka på fleire jernbanestrekningar og stadig fleire reiste med tog før koronautbrotet. Det har vore nærmare ti pst. auke i talet på reisande (påstigingar) frå 2017 til 2019.

Regjeringa har reformert jernbanesektoren. Dette gir meir jernbane for pengane og samtidig eit betre togtilbod til dei reisande. Det er utarbeidd ein overordna gevinstrealiseringsplan for jernbanereforma. Netto samla gevinst er rekna til om lag 12,4 mrd. kr i perioden 2014–2028, der rekna reformkostnader på om lag 1,1 mrd. kr i åra 2014–2018 er trekt frå.

Staten kjøper persontransport med tog. Konkurransetsettinga av Trafikkkpakke 1 Sør, Trafikkkpakke 2 Nord og Trafikkkpakke 3 Vest har ført til at på dei strekningane som inngår i desse pakke, tilbyr vinnande operatør eit betre togtilbod for dei reisande til ein lågare kostnad for staten.

Fleire funksjonar i jernbanesektoren er skilt ut i eigne selskap for å gjennomføre konkurranse på like vilkår. Frå 1. januar 2021 er Spordrift AS skilt ut frå Bane NOR SF. Dette skal bidra til eit meir effektivt vedlikehald til ein lågare kostnad.

For å betre kostnadsstyringa i dei store utbyggingsprosjekta i jernbanesektorene, vil regjeringa innføre element av Nye Veier-modellen. Tiltaka er omtalt i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Regjeringa har styrkt reguleringa av jernbanen, slik at det er lagt betre til rette for velfungerande jernbanemarknader og styrkt arbeidet med tryggleik på jernbanen.

2.5 Kystformål

Regjeringa vil leggje til rette for å utvikle ein konkurransedyktig, effektiv og sikker og miljøvennleg sjøtransport.

Havne- og farvannslova som tok til å gjelde 1. januar 2020, vil m.a. betre vilkåra for sjøtransporten og bidra til å nå transport- og næringspolitiske mål, inkludert auka sjøtransport.

Med regionreforma vil fylkeskommunane ta over eigarskapen og forvaltningsansvaret for fiskerihamnanelegga. Hausten 2019 inngjekk Samferdselsdepartementet avtalar med alle fylka frå Vestland og sørover. Det står dermed att å inngå avtalar med fylka frå Møre og Romsdal og nordover.

Kystverket er omorganisert og er frå 1. januar 2021 organisert etter funksjonar og ikkje i regionar, noko som vil styrkje Kystverket som ein kostnadseffektiv etat.

Regjeringa har gjennomført nødvendige utbeiringar i farvatnet for å leggje til rette for større fartøy, m.a. i Båtsfjord, Mehamn, Tromsø, Bodø, Ålesund og Oslo. Prosjekta gir auka konkurransekraft for næringslivet som nyttar kysten til å frakte varer til marknadene.

Vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinnretningar er redusert med meir enn 800 mill. kr sidan regjeringa tiltredde. Dette er meir enn ei halvering av etterslepet.

Stad skipstunnel er eit viktig prosjekt for skipsfarten langs kysten og for regionalt næringsliv. Stortinget vedtok tidlegare i år kostnadsramme for prosjektet.

Regjeringa har satsa på omstilling og kostnadseffektivisering av tenester som er finansiert av brukarar. Store delar av skipsfarten har fått lågare avgifter som følgje av omstilling i lostenesta, reduksjon i losberedskapsavgifta, konkurranseutsetting av tilbringartenesta og tilrettelegging for auka bruk av farleisbevis.

Det går med mykje tid i hamn for sjøtransporten, og hamnene er viktige ledd i logistikkjeda. I 2019 blei det derfor oppretta ei tilskotsordning for investering i effektive og miljøvenlege hamner.

Senter for oljevern og marint miljø blei oppretta i 2018 som eit nasjonalt og internasjonalt leiande kompetansesenter innan oljevern og marin forsøpling. I 2020 blei det løyvd 25 mill. kr til planlegging av fasilitetar for testing av oljevernteologi på Fiskebøl i Hadsel kommune i Vesterålen.

2.6 Postsektoren

Fallet i brevmengda har vore på 75 pst. etter 2000. Dette har ført til fleire endringar i dei leveringspliktige tenestene. I 2018 blei kravet om framføring av brev over natt oppheva, og hovudpostgangen i Sør-Noreg blei flytta frå fly til tog- og vegtransport. Vidare blei talet på omdelings dagar redusert frå fem til 2,5 dagar i veka frå 1. juli 2020. Endringane i leveringsplikta har vore følgt opp av kompenserande tiltak, m.a. kjøp av avisdistribusjon på stader utan kommersielle avisbodnett.

3 Oppmodingsvedtak

3.1 Oppfølging av oppmodingsvedtak

Tabell 3.1 gir ein oversikt over oppmodingsvedtak under Samferdselsdepartementet. Oversikten omfattar alle vedtaka frå stortingssesjonen 2020–2021 og dei vedtaka frå tidlegare stortingssesjonar som kontroll- og konstitusjonskomiteen i Innst.

580 S (2020–2021) meinte ikkje var kvitterte ut. I tabellen går det fram om Samferdselsdepartementet no legg opp til å avslutte rapporteringa av oppmodingsvedtaket eller om departementet òg vil rapportere på vedtaket i budsjettproposisjonen for 2023.

Tabell 3.1 Oversikt over oppmodingsvedtak ordna etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2020–2021	2	Garantiansvar for bompengelån på riksveg for framtidige og noverande prosjekt	Ja
2020–2021	70	Midlar til kystruta i samband med koronautbrotet	Ja
2020–2021	167	Glommakryssing på rv. 22 i Lillestrøm	Ja
2020–2021	168	Prosjektet E16 Bjørum–Skaret	Ja
2020–2021	170	Planlegging av rv. 19–Moss hamn	Ja
2020–2021	188	Tiltak for luftfarten, m.a. kompensasjonsordning og rutekjøp	Ja
2020–2021	189	Drift i 2021 av ikkje-statlege lufthamner, m.a. Torp og Haugesund	Ja
2020–2021	198	Lågare forskotsbeløp for AutoPASS på ferje	Ja
2020–2021	210	Avgrense utanlandsk lastebiltransport i Noreg	Nei
2020–2021	211	Halde tilbake køyretøy som skuldar bompengar	Ja
2020–2021	213	Tømmemoglegheiter for avløpsvatn frå bobilar og campingvognar	Ja
2020–2021	231	Konseptvalutgreiing av arm til Bergen frå E134	Ja
2020–2021	469	Investeringsavgjerd om ny flyplass i Mo i Rana	Ja
2020–2021	533	Kompensasjonsordning for flyselskap med norsk driftsløyve	Ja
2020–2021	582	Avvente planlagde nedleggingar eller reduksjonar i tenestetilbodet ved trafikkstasjonane	Nei
2021–2021	588	Kriseplan for norsk luftfart ut 2021	Ja
2020–2021	589	Stortingsmelding om nasjonal luftfartsstrategi	Nei
2020–2021	590	Flyturetilbod for Oslo–Stord t/r og Oslo–Ørland t/r	Ja

Tabell 3.1 Oversikt over oppmodningsvedtak ordna etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2020–2021	596	Oppheve kravet til helseattest for førarkort for eldre	Nei
2020–2021	597	Ny vurdering av om dei som er fråtekne førarkort, er eigna til å køyre bil	Nei
2020–2021	661	Reduserte ferjetakstar og forpliktande plan for å halvere dei på riks- og fylkesvegsamband	Nei
2020–2021	671	Midlar for å sikre drift av lufthamnene Torp og Haugesund	Ja
2020–2021	672	Omfatte Flytoget i ordninga med offentleg kjøp som kompensasjon for tapte billettinntekter	Ja
2020–2021	733	Midlar til ras- og skredsikring	Ja
2020–2021	768	Traseval og moglege finansieringsmodell for prosjektet Oslo–Stockholm 2.55	Nei
2020–2021	792	Heilskapleg infrastruktur for null- og lågutslepps-køyretøy	Ja
2020–2021	793	Støtteordningar for infrastruktur for fleire teknologiar innan person- og godstransport	Ja
2020–2021	800	Forskriftsendring knytt til endring av tillate totalvekt på 7 500 kg eller meir	Nei
2020–2021	813	Realisere Nord-Norgebana	Ja
2020–2021	872	Samlokalisering av Hovedredningssentralen og kontrollsentralen på Sola	Ja
2020–2021	959	Vidareføre kjøp av innanlandske flyruter som statleg ansvar	Ja
2020–2021	960	Medisinsk grunna dispensasjon etter førarkort-regelverket for svaksynte	Nei
2020–2021	1008	Likebehandle biogasskøyretøy med nullutslepp-køyretøy på strekningar med bompengar	Ja
2020–2021	1013	Oppheve kravet om helseattest for eldre bilførarar	Nei
2020–2021	1065	Mobil- og internettdekking i nye riksvegprosjekt	Nei
2020–2021	1098	Permanent løysing for småflyaktiviteten i Oslo-området	Nei
2020–2021	1210	Evaluerer lov om utleige av små elektriske køyretøy på offentleg grunn	Nei
2020–2021	1215	Oppretthalde lufthamnene i Mosjøen, Sandnessjøen og Brønnøysund	Ja
2020–2021	1216	Flytilbod til Stord lufthamn	Ja
2020–2021	1217	Opning av ny flyplass ved Mo i Rana	Ja
2020–2021	1229	Opne opp att austre line på Østfoldbanen for persontrafikk og godstransport	Ja

Tabell 3.1 Oversikt over oppmodningsvedtak ordna etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2020–2021	1230	Vedlikehald og opprusting av Tinnosbanen	Nei
2020–2021	1231	Løyse utfordringane Svinesundtersklane har for innseglinga til Halden	Nei
2020–2021	1232	Utarbeide forbrukarvennleg nasjonal ladestrategi	Nei
2020–2021	1233	Innarbeide universell utforming av samferdselssektoren som eit overordna mål i all transportplanlegging	Nei
2020–2021	1234	Sikre interessene til veterankøyretøy ved utforming av regelverk	Ja
2020–2021	1235	Nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av riks- og fylkesveggar	Nei
2020–2021	1240	Prøveordning med fartsgrense på 120 km/t på motorveggar med fire felt	Nei
2020–2021	1242	Informasjonsskilt langs vegane	Nei
2020–2021	1249	Tilskotsordning til vedlikehald, oppgradering og investering i fylkesvegnettet	Ja
2019–2020	435	Digitalt transportregister for all internasjonal godstrafikk, kombinerte transportar og kabotasjeturar i Noreg	Nei
2019–2020	437	Regelendringar for brot på tekniske krav til køyretøyet og kabotasjeregulverket	Ja
2019–2020	653	Vurdere styringsstrukturen mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet, m.a. om Nye Veier-modellen kan nyttast	Ja
2019–2020	704	Prinsipp for bompengerelevjving på E16 Kongsvinger–Slomarka	Ja
2019–2020	737	Realisere planlagt flyplass i Mo i Rana	Ja
2018–2019	345	Administrative sanksjonar ved brot på kabotasjeregulverket	Nei
2017–2018	738	Garanti for bompengelån på riksveg	Ja
2016–2017	444	Prøveordning for køyretøy med totalvekt inntil 74 tonn	Ja

3.2 Stortingssesjonen 2020–2021

Garantiansvar for bompengelån på riksveg for framtidige og noverande prosjekt

Vedtak nr. 2, 6. oktober 2020

«Stortinget ber regjeringen fremme sak for Stortinget hvor staten overtar garantiansvaret for bompengelån på riksveg, både på nåværende og framtidige prosjekter.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av meldingen om Noregs rikets tilstand og styring.

Fylkeskommunene (med unntak av Oslo) stiller i de fleste tilfeller garanti for bompengeselskapenes lån. Fylkeskommunenes garantiansvar har økt betydelig de siste årene.

Regjeringen legger opp til at staten på visse betingelser kan stille delgaranti for nye bompengelån knyttet til riksveiprosjekter, og slik at det blir etablert en reell risikodeling mellom staten og fylkeskommunen. Dette vil avlaste fylkeskommunens garantiansvar for nye bompengelån. Statlig delgaranti vil ikke være aktuelt for store kollektivprosjekter (såkalte 50/50-prosjekt), bypakker eller kommunale og fylkeskommunale veier.

Regjeringen legger opp til at lokal og regional tilslutning fortsatt skal være et grunnleggende prinsipp for bompengeprojekter. Hovedregelen med fylkeskommunal (eventuelt kommunal) selvskyldnerkausjon for riksveiprosjekter vil derfor ligge fast.

Dagens praksis for garantistillelse for bompengelån er at fylkeskommunen stiller selvskyldnergaranti, ikke krever garantiprovisjon og i de fleste tilfeller garanterer for hele bompengelånet. Regjeringen legger nå opp til at staten på visse vilkår kan stille selvskyldnergaranti for inntil 50 pst. av bompengelånet i nye riksveiprosjekter. Staten legger heller ikke opp til å kreve garantiprovisjon for sin garantistillelse. Dette vil fra statens side kreve unntak fra økonomiregelverk og vil bli omtalt overfor Stortinget i hver enkelt bompengeproposisjon. Statlig delgaranti basert på dette, vil tidligst kunne være aktuelt for prosjekter som blir vedtatt av Stortinget fra 2023.

Regjeringen legger videre opp til at der staten stiller delgaranti for nye bompengelån, vil det bli utarbeidet avtaler som legger til rette for at det reelle garantiansvaret er i henhold til avtalt deling av garantien, og slik at garantiansvaret over tid reduseres likt mellom stat og fylkeskommune. Lokale og regionale myndigheter vil fortsatt ha et avgjørende ansvar og eierskap til bompengepro-

sjektene, og den tilhørende økonomiske forpliktelsen.

Regjeringen vil arbeide videre med retningslinjer for garantiordningen, herunder kriterier for hvilke prosjekter som skal omfattes og den faktiske andelen på den statlige delgarantien.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Midlar til kystruta i samband med koronautbrotet

Vedtak nr. 70, 12. november 2020

«Stortinget ber regjeringen avsette midler til kyst-ruten som tiltak i forbindelse med covid-19-utbruddet. Det settes inn inntil 3 ekstra skip mellom Trondheim og Kirkenes, for å sikre anløp annenhver dag.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Geir Adelsten Iversen, Siv Mossleth, Wilfred Nordlund og Sandra Borch om fungerende person- og varetransport i distriktene, jf. Dokument 8:119 S (2020–2012) og Innst. 54 S (2020–2021).

Samferdselsdepartementet inngikk 3. desember 2020 en tilleggsavtale med Hurtigruten Cruise AS om at rederiet økte antall skip i drift fra to til fem på strekningen Bergen–Kirkenes i første kvartal 2021 mot en økning i kontraktsfestet vederlag på 14,1 mill. kr, til 67,6 mill. kr per måned. Avtalen ble senere forlenget til og med andre kvartal 2021. Hurtigruten trappet opp driften i juli 2021 til sju skip og mottar nå ordinært vederlag på 53,5 mill. kr per måned.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Glommakryssing på rv. 22 i Lillestrøm

Vedtak nr. 167, 3. desember 2020

«Stortinget ber regjeringen sikre fremdrift i arbeidet med planleggingen av Glommakryssing på rv. 22 i Lillestrøm.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2020–2021) *Nasjonalbudsjettet 2021* og Prop. 1 S (2020–2021) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021) om statsbudsjettet 2021, jf. Innst. 2 S (2020–2021).

I Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane* redegjorde Samferdselsdepartementet for oppfølgingen av vedtaket, og der går det fram at det er

lagt opp til oppstart av rv. 22 Glommakryssing i første seksårsperiode med ferdigstilling i siste seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2022–2033. Flertallet i transportkomiteen hadde i Innst. 648 S (2020–2021) ikke merknader til oppfølgingen.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Prosjektet E16 Bjørum–Skaret

Vedtak nr. 168, 3. desember 2020

«Stortinget ber regjeringen sikre fremdrift i prosjektet E16 Bjørum–Skaret.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2020–2021) *Nasjonalbudsjettet 2021* og Prop. 1 S (2020–2021) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021) om statsbudsjettet 2021, jf. Innst. 2 S (2020–2021).

I statsbudsjettet for 2022 er det planlagt å videreføre utbyggingen av E16 på strekningen Bjørum–Skaret i Viken. Det vises til omtale under programkategori 21.30 Veiformål.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Planlegging av rv. 19–Moss hamn

Vedtak nr. 170, 3. desember 2020

«Stortinget ber regjeringen sikre fremdrift i planleggingen av rv. 19–Moss havn når kvalitetssikring er fullført.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2020–2021) *Nasjonalbudsjettet 2021* og Prop. 1 S (2020–2021) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021) om statsbudsjettet 2021, jf. Innst. 2 S (2020–2021).

På bakgrunn av tilleggsutredning til konseptvalgutredning (KVU) og påfølgende ekstern kvalitetssikring (KS1) har Samferdselsdepartementet i supplerende tildelingsbrev nr. 3 for 2021 til Statens vegvesen fastsatt hovedlinjer for komunedelplanarbeidet for rv. 19 gjennom Moss. Det er planlagt byggestart for prosjektet med et statlig bidrag på 400 mill. kr i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2022–2033.

Samferdselsdepartementet anser med dette vedtaket som fulgt opp.

Tiltak for luftfarten, m.a. kompensasjonsordning og rutekjøp

Vedtak nr. 188, 3. desember 2020

«Stortinget ber regjeringen innen utgangen av januar 2021 komme tilbake til Stortinget med forslag til tiltak for luftfarten, herunder en vurdering av behovet for kompensasjonsordning for luftfarten og rammen for rutekjøp.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2020–2021) *Nasjonalbudsjettet 2021* og Prop. 1 S (2020–2021) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021) om statsbudsjettet 2021, jf. Innst. 2 S (2020–2021).

I Prop. 79 S (2020–2021) *Endringer i statsbudsjettet 2021 under Utenriksdepartementet, Kunnskapsdepartementet, Kulturdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Barne- og familiedepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet, Samferdselsdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Finansdepartementet og Olje- og energidepartementet (økonomiske tiltak i møte med pandemien)* redegjorde regjeringen for tiltak som den gjennom 2020 la fram for Stortinget, for flyselskaper og lufthavner og forslag som ble lagt fram i proposisjonen, bl.a. forslag om tilskudd til Avinor AS. Finanskomiteen tok i Innst. 233 S (2020–2021) omtalen til orientering.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Drift i 2021 av ikkje-statlege lufthamner, m.a. Torp og Haugesund

Vedtak nr. 189, 3. desember 2020

«Stortinget ber regjeringen så snart som mulig, og senest innen utgangen av januar 2021 komme tilbake med et forslag til hvordan ikke-statlige lufthavner, blant annet Torp og Haugesund, kan sikres videre drift i 2021.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2020–2021) *Nasjonalbudsjettet 2021* og Prop. 1 S (2020–2021) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021) om statsbudsjettet 2021, jf. Innst. 2 S (2020–2021).

Regjeringen foreslo i Prop. 79 S (2020–2021) *Endringer i statsbudsjettet 2021 under Utenriksdepartementet, Kunnskapsdepartementet, Kulturdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgs-*

departementet, Barne- og familiedepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet, Samferdselsdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Finansdepartementet og Olje- og energidepartementet (økonomiske tiltak i møte med pandemien) å bevilge 18,5 mill. kr til Haugesund lufthavn til dekning av tap ut april 2021. Ved Stortingets behandling ble bevilgningen økt med til sammen 75,5 mill. kr fra saldert budsjett 2021 som støtte til Haugesund lufthavn og Sandefjord lufthavn, Torp, jf. Innst. 233 S (2020–2021). Det vises også til omtale under anmodningsvedtak nr. 671.

Departementet anser anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Lågare forskotsbeløp for AutoPASS på ferje

Vedtak nr. 198, 7. desember 2020

«Stortinget ber regjeringen vurdere lavere forskuddsbeløp for AutoPASS for ferje, og at dette blir vurdert for alle takstgrupper.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er representantforslag fra stortingsrepresentantene Åsunn Lyngedal, Kirsti Leirtrø, Ingalill Olsen, Fredric Holen Bjørdal, Ruth Grung, Øystein Langholm Hansen og Stein Erik Lauvås om nedsettelse av minste forskuddsbeløp for rabatt på ferje til 1 000 kr, jf. Dokument 8:17 (2020–2021) og Innst. 110 S (2020–2021).

I Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021* i redegjørelsen for oppfølgingen av anmodningsvedtak nr. 661 opplyses det at fra 1. juli ville minstebeløpet som er nødvendig for å oppnå rabatt på ferje, reduseres fra 3 700 kr til 3 000 kr for forhåndsinnbetalingsklasse 1, dvs. for kjøretøy som er 8 meter og kortere. Denne reduksjonen vil bl.a. komme pendlere til gode. Stortinget hadde ikke merknader til dette, jf. Innst. 600 S (2020–2021).

Anmodningsvedtaket anses med dette som fulgt opp.

Avgrense utanlandsk lastebiltransport i Noreg

Vedtak nr. 210, 7. desember 2020

«Stortinget ber regjeringen forberede og fremme forslag om begrensning av utenlandsk lastebiltransport i Norge, i tråd med vedtak fra behandlingen av EUs mobilitetspakke.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 22 L (2020–2021) *Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven*, jf. Innst. 131 L (2020–2021).

Samferdselsdepartementet planlegger å legge fram en proposisjon for Stortinget med forslag om lovendringer for å gjennomføre EUs mobilitetspakke i norsk rett. Statens vegvesen sendte 9. juli 2021 på offentlig høring forslag til endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven som skal gjennomføre Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2020/1054 om endringer i reglene om kjøre- og hviletid og fartsskriver og Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2020/1055 om endringer i reglene for yrkes- og markedsadgang i vegtransport mv. Høringsfrist er 8. oktober 2021.

Samferdselsdepartementet kommer tilbake til Stortinget ved egen lovproposisjon.

Halde tilbake køyretøy som skuldar bompengar

Vedtak nr. 211, 7. desember 2020

«Stortinget ber regjeringen utarbeide forslag til en lovhjemmel som gjør det mulig for norske myndigheter å tilbakeholde kjøretøyer som skylder bompengar, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 22 L (2020–2021) *Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven*, jf. Innst. 131 L (2020–2021).

For tunge kjøretøy over 3 500 kg er det i forskrift av 10. oktober 2014 bestemmelser som innebærer at det er obligatorisk med bruk av bompengebrikke, og at manglende brikke eller feil brikke kan sanksjoneres med et overtredelsesgebyr på 8 000 kr. Dette gebyret er det tilbakeholdelsesrett for med hjemmel i vegtrafikkloven § 36b.

Innkrevning av bompenger fra avtalekunder er en utstederfunksjon, og slik utstedervirksomhet er regulert i utstederforskriften. I henhold til bompengereformen og etter utstederforskriften skal denne utstederfunksjonen skilles ut fra bompengeselskapene etter utløpet av en gitt overgangsperiode (nå satt til 31. desember 2021). Bompengeselskapet er sikret sin betaling uavhengig av om utsteder klarer å kreve inn det skyldige beløpet eller ikke.

Verken bompengeselskapene eller myndighetene vil kunne ha informasjon om fakturaene er betalt eller ikke. Det vil altså ikke være mulig for Statens vegvesen å kontrollere om et kjøretøy med avtale har betalt skyldig beløp eller ikke.

Rapporter fra Statens vegvesen viser at manglende betaling er et marginalt problem for bompengeselskapene, og at betalingsgraden for tunge kjøretøy med brikkeavtale er på 99 pst. Av rapport om bompengeselskapenes drift i 2019 går det fram at det ikke er forskjell på betalingsgrad mellom norske og utenlandske kjøretøy i takstgruppe 2 (tunge kjøretøy) med brikkeavtale.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering er betalingsgraden så høy blant tunge kjøretøy med bompengebrikke at det ikke vil være behov for tilbakeholdsrett. Departementet viser videre til at det som følge av at innkrevingen overfor avtalekunder håndteres av utstedere, ikke er mulig for Statens vegvesen å kontrollere om kjøretøy med avtale har betalt. Departementet vil derfor ikke foreslå lovhjemmel for tilbakeholdelsesrett for manglende betaling av bompenger.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Tømmemoglegheiter for avløpsvatn frå bobilar og campingvognar

Vedtak nr. 213, 8. desember 2020

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for flere tømmemuligheter for avløpsvann fra bobiler og campingvogner langs veiene.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen og Erlend Wiborg om forenklinger for bobiler i Norge, jf. Dokument 8:145 S (2019–2020) og Innst. 116 S (2020–2021).

I Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane* redegjorde Samferdselsdepartementet for oppfølgingen av vedtaket. Transport- og kommunikasjonssjanskomiteen omtalte ikke vedtaket i Innst. 648 S (2020–2021).

Samferdselsdepartementet anser vedtaket som fulgt opp.

Konseptvalutgreiing av arm til Bergen frå E134

Vedtak nr. 231, 11. desember 2020

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) av bygging av en arm til Bergen fra E134. Arbeidet med konseptvalgutredningen bes igangsatt innen utgangen av 2020.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Helge André Njåstad, Terje Halleland, Åslaug Sem-Jacobsen, Geir Pollestad, Siv Mossleth, Øystein Langholm Hansen, Lene Vågslid og Eigil Knutsen om konseptvalgutredning (KVU) av arm til Bergen fra E134, jf. Dokument 8:37 S (2020–2021) og Innst. 126 S (2020–2021).

I tildelingsbrevet for 2021 ba Samferdselsdepartementet Statens vegvesen om å sette i gang arbeid med konseptvalgutredningen. Departementet har i supplerende tildelingsbrev nr. 15 for 2021 fastsatt mandat for utredningen.

Samferdselsdepartementet anser vedtaket som fulgt opp.

Investeringsavgjerd om ny flyplass i Mo i Rana

Vedtak nr. 469, 18. desember 2020

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om investeringsbeslutning om ny flyplass i Mo i Rana i revidert nasjonalbudsjett i 2021.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 1 S (2020–2021) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021) om statsbudsjettet 2021, jf. Innst. 13 S (2020–2021).

Regjeringen foreslo i Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane* kostnadsramme for prosjektet. Transportkomiteen sluttet i Innst. 648 S (2020–2021) seg til forslaget.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Kompensasjonsordning for flyselskap med norsk driftsløyve

Vedtak nr. 533, 19. januar 2021

«Stortinget ber regjeringen opprette en kompensasjonsordning for flyselskaper med norsk driftstillatelse som har drevet over tid i Norge. Formålet med ordningen skal være å sikre det norske rutetilbudet, trygge norske arbeidsplasser i luftfarten, og det skal stilles krav som sikrer at støtten ikke går til selskapenes kreditorer og aksjonærer. Støtten skal bidra til å sikre faste og direkte ansettelser med norske lønns- og arbeidsvilkår i luftfarten.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av statsministerens og helse- og omsorgsministerens rede-

gjørelser i Stortinget 18. januar 2021 om håndteringen av koronapandemien og status for vaksinearbeidet.

Vedtaket ble fulgt opp i Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021*. Regjeringen anbefalte å ikke opprette en særskilt kompensasjonsordning for flyselskap fordi andre tiltak ble vurdert som bedre egnet til å ivareta Stortingets mål for norsk luftfart. Regjeringen foreslo samtidig å innlemme flyselskapene i den ordinære kompensasjonsordningen for næringslivet fra mai 2021. I Innst. 600 S (2020–2021) hadde komiteens flertall ikke merknader til dette.

Anmodningsvedtaket anses som fulgt opp.

Avvente planlagde nedleggingar eller reduksjonar i tenestetilbodet ved trafikkstasjonane

Vedtak nr. 582, 4. februar 2021

«Stortinget ber regjeringen avvente planlagte nedlegginger eller reduksjoner av tjenestetilbud ved trafikkstasjonene. Eventuelle strukturendringer skal ikke gjennomføres før man har på plass gode løsninger som gjør at behovet for fysisk oppmøte er varig redusert, eksempelvis som følge av digitalisering, og som ikke får store negative konsekvenser for folk og næringsliv.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Stein Erik Lauvås, Sverre Myrli og Kirsti Leirtrø om at Statens vegvesens trafikkstasjon på Mysen i Indre Østfold opprettholdes, jf. Dokument 8:41 S (2020–2021) og Innst. 189 S (2020–2021).

I Prop. 1 S (2020–2021) redegjorde Samferdselsdepartementet for at det i Statens vegvesen gjennomføres omfattende reformer for å fornye og forbedre etaten: Formålet er å gi bedre tjenester til innbyggerne og mer vei for pengene. Reform av trafikant- og kjøretøyområdet er en del av dette arbeidet.

Statens vegvesen har de senere årene arbeidet med å digitalisere sine tjenester og har innført en rekke selvbetjeningsløsninger som forenkler hverdagen for folk, næringsliv og offentlige myndigheter. Flere slike digitale løsninger vil komme i de nærmeste årene. Når stadig flere tjenester kan gjennomføres uten krav til fysisk oppmøte på et tjenestested, må Statens vegvesen også gjøre tilpasninger for å sikre effektiv og rasjonell drift, men sett opp mot samfunnets behov.

Trafikant- og kjøretøytjenester som bl.a. førerprøver, førerkortutstedelser og godkjenning av kjøretøy, er svært viktig for mange. Regjeringen er opptatt av å sikre gode tjenester for innbyggerne i hele landet. Det er derfor avgjørende at arbeidet med digitale løsninger videreføres, slik at flest mulig tjenester kan utføres uten behov for fysisk oppmøte.

For å følge opp Stortingets anmodningsvedtak skal Statens vegvesen avvente planlagte nedleggelser eller reduksjoner av tjenestetilbudet ved trafikkstasjonene. Statens vegvesen skal imidlertid videreføre arbeidet med å digitalisere trafikant- og kjøretøytjenester og reformen for øvrig, med sikte på å legge til rette for varig mindre behov for oppmøte på et fysisk tjenestested. Framtidig behov for fysisk oppmøte avhenger til dels også av andre prosesser, knyttet bl.a. til ID-forvaltning. Regjeringen vil på egnet måte komme tilbake til Stortinget med status for det videre arbeidet.

Kriseplan for norsk luftfart ut 2021

Vedtak nr. 588, 9. februar 2021

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en kriseplan for norsk luftfart som skal vare ut 2021.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Torgeir Knag Fylkesnes og Solfrid Leirbekk om tiltak for å hindre eller begrense etablering i Norge for nye luftfartsselskaper som ikke følger arbeidsrettslig lovgivning, representantforslag fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Kirsti Leirtrø, Øystein Langholm Hansen, Ingalill Olsen og Jonas Gahr Støre om tiltak for en seriøs og bærekraftig luftfart, representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Marit Arnstad, Geir Pollestad, Siv Mossleth og Bengt Fasteraune om en kriseplan for norsk luftfart ut 2021 og representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om å hindre WiZZ Air i å fly innenriks i Norge så lenge de aktivt motarbeider fagorganisering og kollektive forhandlinger og driver med sosial dumping, jf. Dokument 8:50 S (2020–2021), Dokument 8:57 S (2020–2021), Dokument 8:58 S (2020–2021), Dokument 8:83 S (2020–2021) og Innst. 194 S (2020–2021).

Vedtaket ble fulgt opp i Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021*. Det ble her redegjort for regjeringens plan for luftfarten i 2021, herunder

vurderinger av ulike tiltak rettet mot luftfarten. I Innst. 600 S (2020–2021) tok finanskomiteen omtalen til orientering.

Anmodningsvedtaket anses som fulgt opp.

Stortingsmelding om nasjonal luftfartsstrategi

Vedtak nr. 589, 9. februar 2021

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

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Torgeir Knag Fylkesnes og Solfrid Leirbekk om tiltak for å hindre eller begrense etablering i Norge for nye luftfartsselskaper som ikke følger arbeidsrettslig lovgivning, representantforslag fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Kirsti Leirtrø, Øystein Langholm Hansen, Ingalill Olsen og Jonas Gahr Støre om tiltak for en seriøs og bærekraftig luftfart, representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Marit Arnstad, Geir Pollestad, Siv Mossleth og Bengt Fasteraune om en kriseplan for norsk luftfart ut 2021 og representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om å hindre WiZZ Air i å fly innenriks i Norge så lenge de aktivt motarbeider fagorganisering og kollektive forhandlinger og driver med sosial dumping, jf. Dokument 8:50 S (2020–2021), Dokument 8:57 S (2020–2021), Dokument 8:58 S (2020–2021), Dokument 8:83 S (2020–2021) og Innst. 194 S (2020–2021).

I Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021* opplyses det at regjeringen er positiv til å utarbeide en stortingsmelding som trekker opp en nasjonal luftfartsstrategi. Samferdselsdepartementet tar sikte på å følge opp vedtaket ved å legge fram en stortingsmelding våren 2022. Finanskomiteen hadde i Innst. 600 (2020–2021) ikke merknader.

Flyrutetilbud for Oslo–Stord t/r og Oslo–Ørland t/r

Vedtak nr. 590, 9. februar 2021

«Stortinget ber regjeringen sørge for flyrutetilbud Oslo–Stord t/r og Oslo–Ørland t/r, enten gjennom en midlertidig løsning gjennom ordningen med FOT-ruter eller gjennom direktekjøp eller andre avtaler med flyselskapene.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Torgeir Knag Fylkesnes og Solfrid Leirbekk om tiltak for å hindre eller begrense etablering i Norge for nye luftfartsselskaper som ikke følger arbeidsrettslig lovgivning, representantforslag fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Kirsti Leirtrø, Øystein Langholm Hansen, Ingalill Olsen og Jonas Gahr Støre om tiltak for en seriøs og bærekraftig luftfart, representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Marit Arnstad, Geir Pollestad, Siv Mossleth og Bengt Fasteraune om en kriseplan for norsk luftfart ut 2021 og representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om å hindre WiZZ Air i å fly innenriks i Norge så lenge de aktivt motarbeider fagorganisering og kollektive forhandlinger og driver med sosial dumping, jf. Dokument 8:50 S (2020–2021), Dokument 8:57 S (2020–2021), Dokument 8:58 S (2020–2021), Dokument 8:83 S (2020–2021) og Innst. 194 S (2020–2021).

Samferdselsdepartementet lyste 1. mars 2021 ut en konkurranse om midlertidig drift av flyrutene Stord–Oslo og Ørland–Oslo for perioden 1. april–30. april 2021, med mulighet for forlengelse ut juni. Konkurransen inngikk i det statlige kjøpet av et minimumstilbud av flyruter på strekninger som før pandemien ble drevet på kommersielle vilkår.

Avtalen for ruten Stord–Oslo ble senere forlenget til og med juni, mens kontrakten for ruten Ørland–Oslo utløp 30. april. På sistnevnte rute valgte operatøren, som har avtale med Forsvaret, å opprettholde sitt rutetilbud selv om selskapet ikke fikk tildelt kontrakt om midlertidig drift. Samferdselsdepartementet vurderte dette rutetilbudet som tilstrekkelig for å ivareta samfunnskrisiske hensyn etter april.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Oppheve kravet til helseattest for førarkort for eldre

Vedtak nr. 596, 9. februar 2021

«Stortinget ber regjeringen fjerne kravet om obligatorisk, aldersbestemt helseattest for eldre som grunnlag for førerkort.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Karin Andersen, Nicholas Wilkinson og Torgeir Knag Fylkesnes om opphevelse av krav til helseattest for førerkort for eldre, jf.

Dokument 8:79 S (2020–2021) og Innst. 195 S (2020–2021).

Samferdselsdepartementet arbeider med å følge opp vedtaket i samråd med Helse- og omsorgsdepartementet. En utredning fra Statens vegvesen og Helsedirektoratet er ventet innen 1. oktober 2021. Samferdselsdepartementet vil etter det komme tilbake til saken på egnet måte, jf. også omtale under vedtak nr. 1013.

Ny vurdering av om dei som er fråtekne førarkort, er eigna til å kjøre bil

Vedtak nr. 597, 9. februar 2021

«Stortinget ber regjeringen se på muligheter for hvordan de som allerede har blitt fratatt førerkortet som følge av de kognitive testene, kan få mulighet til å få en ny vurdering av sin egnethet til å kjøre bil, og at regjeringen kommer tilbake til Stortinget på egnet måte med forslag til løsning i løpet av våren 2021.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Karin Andersen, Nicholas Wilkinson og Torgeir Knag Fylkesnes om opphevelse av krav til helseattest for førerkort for eldre, jf. Dokument 8:79 S (2020–2021) og Innst. 195 S (2020–2021).

Samferdselsdepartementet redegjorde for oppfølgingen av vedtaket i Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane*. Flertallet i Transport- og kommunikasjonskomiteen uttalte i Innst. 648 (2020–2021) at den ikke anså vedtaket som fulgt opp.

Samferdselsdepartementet mener at det allerede er etablerte ordninger tilgjengelig for de som mener at vedtak eller helseattest ikke gir et riktig bilde av deres helsetilstand, slik det er redegjort for i Prop. 193 S (2020–2021) og anser derfor at det ikke er behov for å vurdere ytterligere ordninger for dette. I lys av komiteens merknad vil departementet likevel vurdere om det kan være grunn til å se nærmere på eventuelle ytterligere tiltak og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Reduserte ferjetakstar og forpliktende plan for å halvere dei på riks- og fylkesvegsamband

Vedtak nr. 661, 23. februar 2021

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake i revidert nasjonalbudsjett 2021 med forslag til reduserte ferjetakster allerede for inneværende år, og en forpliktende plan for halvering av fergepriser på både riksveg- og fylkesvegsamband. Løsninger for lavere takster for pendlere skal prioriteres og reduksjonen skal finansieres av staten.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 79 S (2020–2021) *Endringer i statsbudsjettet 2021 under Utenriksdepartementet, Kunnskapsdepartementet, Kulturdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Barne- og familiedepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Samferdselsdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Finansdepartementet og Olje- og energidepartementet (økonomiske tiltak i møte med pandemien)*, jf. Innst. 233 S (2020–2021).

Oppfølgingen av anmodningsvedtaket er omtalt i Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet*. Der ble det bl.a. opplyst at regjeringen i samarbeid med fylkeskommunene vil arbeide med sikte på å halvere ferjetakstene i løpet av kommende stortingsperiode. Videre ble det foreslått å bevilge til sammen 120 mill. kr for å legge til rette for å redusere ferjetakstene med 10 pst. i andre halvdel av 2021 for ferjesamband som mottar offentlige tilskudd.

Ved Stortingets behandling av forslaget, jf. Innst. 600 S (2020–2021), gjorde Stortinget vedtak om å redusere ferjetakstene på riks- og fylkesveiferjesamband med 25 pst. for andre halvår 2021.

I forslag til statsbudsjett for 2022 foreslås det å videreføre et opplegg med reduserte ferjetakster, jf. omtale i del II under programkategori 21.30 Vegformål.

Statens vegvesen har fått i oppdrag å gå gjennom takst- og rabattsystemer for ferjedriften med frist 1. januar 2022. Resultater fra dette arbeidet vil stå sentralt i utforming av framtidige takstregulativer. I den sammenhengen vil det bl.a. bli vurdert hvordan det best kan tas hensyn til de som reiser mye. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget om oppfølging av saken.

Midlar for å sikre drift av lufthavnene Torp og Haugesund

Vedtak nr. 671, 23. februar 2021

«Stortinget ber regjeringen komme raskt tilbake til Stortinget hvis det skulle være behov for ytterligere midler for å sikre drift av Haugesund og Torp lufthavner.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 79 S (2020–2021) *Endringer i statsbudsjettet 2021 under Utenriksdepartementet, Kunnskapsdepartementet, Kulturdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Barne- og familiedepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Samferdselsdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Finansdepartementet og Olje- og energidepartementet (økonomiske tiltak i møte med pandemien)*, jf. Innst. 233 S (2020–2021).

I Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021* foreslo regjeringen å øke bevilgningen med til sammen 132 mill. kr, hvorav 30 mill. kr gjaldt dekning av tap for Sandefjord lufthavn, Torp for 2020.

På bakgrunn av bevilgningene vedtatt ved Stortingets behandling av Prop. 79 S (2020–2021) og Innst. 233 S (2020–2021) og Prop. 195 S (2020–2021) og Innst. 600 S (2020–2021) ble det opprettet en støtteordning for ikke-statlige lufthavner. Denne ordningen er notifisert til og godkjent av EFTAs overvåkingsorgan (ESA). Haugesund og Torp lufthavner faller inn under støtteordningen, og de får i henhold til kriteriene i ordningen dekket henholdsvis 90 og 70 pst. av driftsunderskuddet i støtteperioden.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Omfatte Flytoget i ordninga med offentlig kjøp som kompensasjon for tapte billettinntekter

Vedtak nr. 672, 23. februar 2021

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Flytoget omfattes av ordningen med offentlig kjøp som kompensasjon for tapte billettinntekter, på lik linje med øvrige togselskaper.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 79 S (2020–2021) *Endringer i statsbudsjettet 2021*

under Utenriksdepartementet, Kunnskapsdepartementet, Kulturdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Barne- og familiedepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Samferdselsdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Finansdepartementet og Olje- og energidepartementet (økonomiske tiltak i møte med pandemien), jf. Innst. 233 S (2020–2021).

Det er inngått tilleggsavtale mellom Flytoget AS og Jernbanedirektoratet, der Flytoget i 2021 kompenseres for reduserte billettinntekter som følge av koronapandemien.

Anmodningsvedtaket anses med dette som fulgt opp.

Midlar til ras- og skredsikring

Vedtak nr. 733, 11. mars 2021

«Stortinget ber regjeringen sette av midler til ras- og skredsikring av vei, hvor skredpunkt som bidrar til å øke faren for full stans i leveranser i krise eller krig, prioriteres.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 5 (2020–2021) *Samfunnssikkerhet i en usikker verden*, jf. Innst. 276 S (2020–2021).

Et skredpunkt er en strekning på veinettet hvor det er et skredproblem. Statens vegvesen bruker en regnemodell for å kategorisere skredpunktene i tre kategorier:

- lav skredfaktor
- middels skredfaktor og
- høy skredfaktor.

For skredpunkter med lav skredfaktor er det vurdert at konsekvensene ved skred samlet sett vil ha små konsekvenser for trafikanter og framkommelighet sammenliknet med skredpunktene med høy skredfaktor.

Statens vegvesens modell består av seks ulike faktorer som beskriver skredfare og konsekvenser for trafikanter og framkommelighet. De seks faktorene som er gitt et vektall for å skille på hvor stor betydning de har i skredfaktoren, er:

- trafikkmengdefaktor
- skredfarefaktor (skredfrekvens x -bredde)
- omkjøringsfaktor
- stengningsfrekvensfaktor
- skredfarestengningsfaktor
- naboskredfaktor.

Et skredpunkt som har høy fare for å «fullstendig begrense leveranser i krise eller krig» (ordlyden i flertallets forslag) vil score høyt på flere av disse faktorene og gis derfor en høy prioritet i det løpende arbeidet med sikring og utbedring.

Departementet anser med dette vedtaket som fulgt opp.

Traseval og moglege finansieringsmodell for prosjektet Oslo–Stockholm 2.55

Vedtak nr. 768, 23. mars 2021

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en mulighetsstudie for å avklare trasévalg og mulig finansieringsmodell for prosjektet Oslo–Stockholm 2.55 i Norge.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Nicholas Wilkinson, Freddy André Øvstegård, Karin Andersen, Lars Haltbrekken og Arne Nævra om å utarbeide en KVVU for ny jernbane Oslo–Stockholm og utrede nye statlige finansieringsmodeller for jernbaneutbygging i Norge, jf. Dokument 8:99 S (2020–2021) og Innst. 305 S (2020–2021).

Det ble gjennomført et møte 23. april 2021 mellom den svenske infrastrukturministeren Tomas Eneroth og samferdselsminister Knut Arild Hareide om en svensk-norsk mulighetsstudie av jernbaneforbindelsen Oslo–Stockholm. Statssekretærene John-Ragnar Aarset og Malin Cederfeldt Östberg gjennomførte også et møte 7. juni 2021. Svenske myndigheter har uttrykt at de ønsker å gjennomføre en utredning i samråd med norske myndigheter, men at de først vil kunne si noe mer om videre prosess høsten 2021. Utredningen vil trolig kunne settes i gang først i 2022. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Heilskapleg infrastruktur for null- og lågutslippsskøyretøy

Vedtak nr. 792, 13. april 2021

«Stortinget ber regjeringen sikre utbygging av en helhetlig infrastruktur for null- og lavutslippsskøyretøy.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021–2030*, jf. Innst. 325 S (2020–2021).

Regjeringen legger opp til at utbyggingen av offentlig tilgjengelig lade- og fylleinfrastruktur skal være markedsbasert, men at staten gjennom Enova støtter utviklingen i den tidlige fasen hvor det er behov for offentlig støtte.

Departementet anser at anmodningsvedtaket med dette er ivaretatt.

Støtteordninger for infrastruktur for flere teknologier innan person- og godstransport

Vedtak nr. 793, 13. april 2021

«Stortinget ber regjeringen tilrettelegge støtteordninger for etablering av nødvendig infrastruktur for realisering av flere teknologier innen person- og godstransport.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021–2030*, jf. Innst. 325 S (2020–2021).

Regjeringen vil følge opp vedtaket gjennom å bygge på eksisterende virkemidler som Enova og Klimasats. Enova skal, i en tidlig fase, bidra til utvikling av drivstoffinfrastruktur for utslippsfri transport, herunder elektrisitet og hydrogen. I tråd med regjeringens veikart for hydrogen vil Enova bl.a. bidra til å få på plass knutepunkter og leveransekjeder som legger til rette for kommersiell bruk av hydrogen.

Departementet anser at anmodningsvedtaket med dette er ivaretatt.

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

Vedtak nr. 800, 13. april 2021

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

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

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen utrede forslaget om eventuelle forskriftsendringer knyttet til å endre tillatt totalvekt for kjøretøy på 7 500 kg eller mer, i tråd med Stortingets vedtak. Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Realisere Nord-Norgebana
Vedtak nr. 813, 20. april 2021

«Stortinget ber regjeringen setje i gang arbeidet med å realisere Nord-Norgebana.»

Vedtaket ble treft ved behandlinga av Meld. St. 9 (2020–2021) *Mennesker, muligheter og norske interesser i nord*, jf. Innst. 289 S (2020–2021).

Samferdselsdepartementet har allereie sett i gang ei konseptvalutgreiing om transportløysingar i Nord-Norge der Nord-Norgebana er ein sentral del. Statens vegvesen leiar dette arbeidet. Alle store samferdselsprosjekt er omfatta av statens prosjektmodell, der m.a. konseptvalutgreiingar er ein viktig del av tidlegfasen i prosjektutviklinga.

Samferdselsdepartementet har vidare sendt brev til Statens vegvesen der det blir presisert at delen om Nord-Norgebana skal utgreiast i tilstrekkeleg detalj for å tilfredsstille krava til konseptvalutgreiingar som er sette i statens prosjektmodell. Utgreiinga vil gi grunnlag for å vurdere vidare arbeid med Nord-Norgebana.

Departementet meiner med dette at oppmødingsvedtaket er følgt opp.

Samlokalisering av Hovedredningsentralen og kontrollsentralen på Sola

Vedtak nr. 872, 4. mai 2021

«Stortinget ber regjeringen gjøre det klart overfor Avinor at et brudd med samlokalisering av Hovedredningsentralen og kontrollsentralen på Sola ikke kan aksepteres, og at flytting av kontrollsentral og flygeledere til Røyken ikke må skje.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Eirik Faret Sakariassen, Geir Pollestad og Siv Mossleth om stans av planer om flytting av kontrollsentralen på Sola, jf. Dokument 8:140 (2020–2021) og Innst. 366 S (2020–2021).

Etter en samlet vurdering vedtok styret i Avinor Flysikring AS våren 2021 at kontrollsentralen fortsatt skal være lokalisert på Sola.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Vidareføre kjøp av innanlandske flyruter som statleg ansvar

Vedtak nr. 959, 20. mai 2021

«Stortinget ber regjeringen sørge for at kjøp av innenlandske flyruter videreføres som et statlig ansvar.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Bengt Fasteraune, Liv Signe Navarsete, Geir Adelsten Iversen og Wilfred Nordlund om å styrke kortbanenettet, jf. Dokument 8:158 S (2020–2021) og Innst. 435 S (2020–2021).

Regjeringen har besluttet at staten ved Samferdselsdepartementet skal ha ansvaret for framtidige flyruteanskaffelser. For helikopterruten Værøy–Bodø ble ansvaret overført til Nordland fylkeskommune fra 1. januar 2021. Det er enighet mellom fylkeskommunen og Samferdselsdepartementet om at kontraktsansvaret for denne ruten tilbakeføres til staten fra 1. januar 2022. Tilskuddet til denne ruten tilbakeføres derfor fra Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett til Samferdselsdepartementets budsjett.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Medisinsk grunna dispensasjon etter førarkortregelverket for svaksynte

Vedtak nr. 960, 20. mai 2021

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

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

Samferdselsdepartementet, i samråd med Helse og omsorgsdepartementet, utreder hvordan vedtaket kan følges opp og vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Likebehandle biogasskjøretøy med nullutslippkjøretøy på strekninger med bompengar

Vedtak nr. 1008, 27. mai 2021

«Stortinget ber regjeringen sikre likebehandling av biogasskjøretøy med nullutslippskjøretøy på strekninger som er finansiert av bompenger, gjeldende fra 1. januar 2022.»

Dokumentet som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg, Hanne Dyveke Søttar, Tor André Johnsen, Helge André Njåstad, Geir Meininger Saudland og Terje Halleland om å fjerne de statlige barrierene for økt produksjon og bruk av biogass, jf. Dokument 8:231 (2020–2021) og Innst. 468 (2020–2021).

Spørsmål om redusert takst/fritak for biogasskjøretøy har også tidligere kommet fra Oslo kommune. Statens vegvesen har over en periode utredet om og hvordan redusert takst/fritak eventuelt kan håndteres gjennom Autopass, og hvordan det kan kontrolleres om kjøretøy bruker biogass eller annen gass.

Utredningene viser at det ikke er mulig å gjennomføre redusert takst/fritak for biogasskjøretøy i det tekniske bompengesystemet Autopass. Autopass baserer seg på Motorvognregisteret/Autosys der det er registrert tekniske egenskaper ved et kjøretøy, og det kan leses i AutoPASS om et kjøretøy er gasskjøretøy. Gasskjøretøy kan fylle naturgass og biogass om hverandre, og bompengesystemet kan ikke lese om det er biogass, ikke naturgass, kjøretøyet har på tanken ved bompasingen. En eventuell stikkprøvekontroll langs vei er også verdiløs, siden det ikke er mulig å avdekke hvilken type gass kjøretøyet har på tanken.

Samferdselsdepartementet har derfor kommet til at det ikke er mulig å gjennomføre redusert bompengetakst/bompengefritak i bompengesystemet kun for kjøretøy som benytter biogass.

Dersom lokale myndigheter selv vil opprette og administrere refusjonsordninger for kjøretøy som bruker biogass, vil departementet kunne åpne for at bompenger kan refunderes til lokale myndigheter. Det er imidlertid en forutsetning for å åpne for slik refusjon at kommunene sikrer tilstrekkelig dokumentasjon av at kjøretøyet det søkes refusjon for, har benyttet biogass.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Oppheve kravet om helseattest for eldre bilførere

Vedtak nr. 1013, 27. mai 2021

«Stortinget ber regjeringen om å gjennomføre Stortingets vedtak om å oppheve kravet om helseattest for eldre bilførere med virkning fra senest 1. august 2021.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om å oppheve krav om helseattest for eldre bilførere, jf. Dokument 8:202 S (2020–2021) og Innst. 447 S (2020–2021).

Samferdselsdepartementet har vurdert at det ikke ville være forsvarlig å gjennomføre denne endringen fra 1. august 2021. Tryggheten til alle som ferdes i trafikken, må ivaretas. En obligatorisk helseattest for eldre bilførere er et viktig virkemiddel for å sikre at de med førerrett oppfyller helsekravene, og dermed er trygge sjåførere. Å fjerne kravet til helseattest er en stor endring, som krever tid til å gjennomføres på en forsvarlig måte. Samferdselsministeren har tidligere meddelt Stortinget om flere utfordringer knyttet til en slik rask endring, og at han ikke kunne garantere gjennomføring allerede fra 1. august.

Mange eldre som ikke oppfyller helsekravene, har ikke blitt fulgt opp med formelle vedtak, men har førerkort som er utløpt. Dersom dagens ordning oppheves, risikerer vi at mange som ikke oppfyller helsekravene, igjen vil kunne få førerrett. I tillegg har 37 pst. av sjåførene over 80 år førerkort med forkortet gyldighet, og de har dermed behov for hyppig medisinsk oppfølging. Vi må ha en forsvarlig prosess med utredning og høring for at disse fortsatt skal kunne fanges opp på en hensiktsmessig måte, og det var ikke mulig før 1. august.

Vi ser gjerne til våre naboland når vi vurderer ulike tiltak, også i trafikksikkerhetsarbeidet. Når vi sammenlikner ulykkesbildet mellom Norge og Sverige, tyder ny forskning på at eldre bilførere i Sverige har høyere ulykkesrisiko enn i Norge (VTI-rapport 1068 fra 2020).

Det er viktig for trafikksikkerheten at vi gjør våre egne vurderinger av hva som er best i Norge. Ved bortfall av helseattest vil legenes oppfølging av pasienter, meldeplikt og formelle vedtak om tilbakekall av førerrett bli viktigere. Dermed må legene og statsforvalterne som følger opp meldinger fra legene, få god informasjon og tilstrekkelig tid til å forberede seg på endringen.

Pårørendes rolle vil også bli viktigere, og det er nødvendig med god informasjon om hvordan de kan følge opp nærstående og slektninger som av helsemessige grunner ikke bør kjøre bil.

Både egenerklæring om helse og utvidet bruk av praktisk kjørevurdering er blant tiltakene som vurderes for å kompensere for bortfall av helseat- testen. Statens vegvesen og Helsedirektoratet fortsetter arbeidet med å utrede hvordan Stortingets vedtak nr. 596 kan følges opp, jf. omtale under dette vedtaket. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til saken på egnet måte.

Full mobil- og internettdekning i alle nye riksvegprosjekt

Vedtak nr. 1065, 1. juni 2021

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

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

Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet har startet en dialog for å vurdere hvordan anmodningsvedtaket kan følges opp. Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Permanent løysing for småflyaktiviteten i Oslo-området

Vedtak nr. 1098, 2. juni 2021

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

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

Samferdselsdepartementet opplyste i brev av 26. april 2021 fra statsråd Knut Arild Hareide til transport- og kommunikasjonskomiteen om at departementet er i prosess med å følge opp stortingsvedtaket fra 2017 om å legge fram en plan for en permanent løsning for småflyaktiviteten i Oslo-området. Departementet tar sikte på å ha en løsning klar i rimelig tid før Kjeller skal stenge. Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Evaluere lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

Vedtak nr. 1210, 10. juni 2021

«Stortinget ber regjeringen legge opp til å evaluere lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn når det er høstet erfaringer med praksis.»

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

De første forskriftene etter loven er trådt i kraft for Oslo. Samferdselsdepartementet avventer erfaringer i Oslo, og eventuelt andre kommuner, før loven eventuelt evalueres. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Oppretthalde lufthamnene i Mosjøen, Sandnessjøen og Brønnøysund

Vedtak nr. 1215, 11. juni 2021

«Stortinget ber regjeringen sørge for at lufthavnene i Mosjøen, Sandnessjøen og Brønnøysund består etter utbyggingen av ny flyplass ved Mo i Rana.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg,*

særskilde transporttiltak og jernbane, jf. Innst. 648 S (2020–2021).

Det har vært lagt til grunn at det er Stortinget som avgjør hvilke lufthavner Avinor AS skal ha ansvaret for, jf. Meld. St. 30 (2016–2017) *Verksemnda til Avinor AS* og Innst. 430 S (2016–2017). Lufthavnene i Mosjøen, Sandnessjøen og Brønnøysund er ikke omtalt i Nasjonal transportplan 2022–2033. Det legges derfor til grunn at disse lufthavnene skal videreføres.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Flytilbud til Stord lufthavn

Vedtak nr. 1216, 11. juni 2021

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det er et tilstrekkelig flytilbud til Stord lufthavn også etter at dagens avtale går ut i juni 2021.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane*, jf. Innst. 648 S (2020–2021).

Samferdselsdepartementet lyste 14. juni 2021 ut en konkurranse for et midlertidig drift av flyruten Stord–Oslo og inngikk senere en kontrakt for perioden 14. juli–30. september 2021. Avtalen inngikk i det statlige kjøpet av et minimumstilbud av flyruter på strekninger som før pandemien ble drevet på kommersielle vilkår.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Opning av ny flyplass ved Mo i Rana

Vedtak nr. 1217, 11. juni 2021

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn at ny lufthavn ved Mo i Rana skal åpnes i 2025.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane*, jf. Innst. 648 S (2020–2021).

Samferdselsdepartementet har i brev av 25. august 2021 gitt Avinor AS i oppdrag å bygge en ny lufthavn ved Mo i Rana. I brevet har departementet lagt til grunn at selskapet innretter arbeidet slik at den nye lufthavnen står ferdig i 2025. Samferdselsdepartementet vil følge opp dette overfor Avinor AS i den videre prosessen.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Opne opp att austre line på Østfoldbanen for persontrafikk og godstransport

Vedtak nr. 1229, 15. juni 2021

«Stortinget ber regjeringen om å starte planlegging av gjenåpning av Østfoldbanens østre linje for både persontrafikk og godstransport i første periode av Nasjonal transportplan.»

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

Samferdselsdepartementet har bedt Jernbane-direktoratet utrede mulighetene for gjenåpning av Østfoldbanens østre linje for både persontrafikk og godstransport i første planperiode av Nasjonal transportplan 2022–2023. Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Vedlikehold og opprusting av Tinnosbanen

Vedtak nr. 1230, 15. juni 2021

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn at staten har ansvar for vedlikehold og opprusting av Tinnosbanen, slik at banen kan settes i stand igjen og Norge kan ivareta sine forpliktelser for verdensarven i Rjukan–Notodden industriarv.»

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

Tinnosbanen (strekningen Hjuksebø–Tinnoset) er fredet i henhold til forskrift om fredning av Tinnosbanen av 22. desember 2011, og den står fra 2015 oppført som en del av Rjukan–Notodden Industrial Heritage Site på UNESCOs verdensarvliste.

Banens tilstand ved fredningen i 2011 legges til grunn ved en framtidig istandsetting av banen. Bane NOR SF har vurdert kostnaden for å sette den i stand til 500–700 mill. kr for kjøring av tømertog, men mener at kostnaden kan reduseres til om lag 300 mill. kr dersom den kun settes i stand til å kjøre museumstog. Kostnaden vil avhenge av om banen skal elektrifiseres igjen eller ikke.

På kort sikt vil Bane NOR kun prioritere midler til nødvendige sikkerhetstiltak og vedlikehold som opprettholder dagens tilstand på Tinnosbanen. Full istandsetting til kjørbare bane krever at det må tas midler fra andre prioriterte formål samt beslutning om igangsetting. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Løse utfordringane Svinesundtersklane har for innseglinga til Halden

Vedtak nr. 1231, 15. juni 2021

«Stortinget ber regjeringen få fortgang i prosjektet med å slipe og løse utfordringene Svinesundtersklene har for innseilingen til Halden.»

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

Dette farledstiltaket vil innebære inngrep både på norsk og svensk side av Iddefjorden, og det krever derfor tillatelse fra myndigheter på begge sider av grensen. Uten en slik avklaring har det ikke vært grunnlag for å legge prosjektet inn i planrammen og investeringsporteføljen, som den går fram av Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*.

På bakgrunn av tidligere korrespondanse mellom norske og svenske myndigheter fikk Kystverket i 2017 i oppdrag å gjennomføre de undersøkelser og prosesser som er nødvendige for å få behandlet en tiltakssøknad på svensk side av grensen. Etaten har så langt gjennomført flere forundersøkelser og vært i kontakt med berørte svenske lokale og statlige myndigheter for å få avklart utredningskrav og videre søknadsprosess.

Samferdselsdepartementet vil i første omgang avvente resultatet av Kystverkets kontakt med svenske lokale og statlige myndigheter, for å få et tilstrekkelig grunnlag for å kunne vurdere og ta stilling til videre oppfølging i saken. Det er vanskelig å konkretisere en framdriftsplan for det videre utrednings- og søknadsarbeidet utover at dette vil ta flere år, da prosessen også er avhengig av behandlingen av saken på svensk side av grensen. Saken vil på egnet måte bli forelagt for Stortinget.

Utarbeide forbrukarvennleg nasjonal ladestrategi

Vedtak nr. 1232, 15. juni 2021

«Stortinget ber regjeringen om å utarbeide en nasjonal ladestrategi i løpet av 2022 for å sikre koordinering mellom offentlige myndigheter og sikre nok ladeinfrastruktur. Ladestrategien må være forbrukervennlig.»

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

Samferdselsdepartementet har som et steg i å lage en nasjonal ladestrategi sendt et oppdrag til Statens vegvesen og Miljødirektoratet om å utarbeide et kunnskapsgrunnlag om ladeinfrastruktur. Kunnskapsgrunnlaget skal være ferdig 1. mars 2022. Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

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

Vedtak nr. 1233, 15. juni 2021

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

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

Samferdselsdepartementet har i 2021 gitt Transportøkonomisk institutt i oppdrag å utrede kunnskapsgrunnlaget og arbeidet med universell utforming av transportsystemet. Utredningen skal gi en oppsummering av kunnskapen om universell utforming i transportsektoren, og se på utviklingen i infrastruktur tilrettelagt for universell utforming. Myndighetenes arbeid med universell utforming i transportsektoren i de forskjellige delene av offentlig sektor og konsekvensene av de siste års reformer, vil stå sentralt. Utredningen skal foreligge våren 2022. Samferdselsdepartementet vil, i samarbeid med transportvirksomhetene, følge opp dette. Departementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Sikre interessene til veterankjøretøy ved utforming av regelverk

Vedtak nr. 1234, 15. juni 2021

«Stortinget ber regjeringen sikre interessene til veterankjøretøy ved utforming av kjøretøyteknisk og annen regulering av kjøretøyparken.»

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

Eldre kjøretøy er også kultur, og det er viktig å legge til rette for bevaring og bruk av slike, men innen nødvendige rammer for å ivareta hensynet særlig til trafiksikkerhet. Denne tilnærmingen

har regjeringen fulgt, f.eks. ved mer lempelige krav til periodisk kjøretøykontroll for slike kjøretøy, ved justeringer i tekniske krav og i oppfølgingen av tilråding fra Statens havarikommisjon etter dødsulykke med veterankjøretøy. Regjeringen vil fortsette å ha denne tilnærmingen, i dialog med sentrale aktører i disse miljøene. Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å følge opp dette.

Departementet anser med dette vedtaket som fulgt opp.

Nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av riks- og fylkesvegar

Vedtaket nr. 1235, 15. juni 2021

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det sammen med fylkeskommunene utarbeides en nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av alle riksveger og fylkesveger med høy og middels skredfaktor.»

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

Samferdselsdepartementet vil be Statens vegvesen ta kontakt med fylkeskommunene om en nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av riks- og fylkesveier. Dersom fylkeskommunene ønsker og ser behov for dette, vil departementet be Statens vegvesen sammen med fylkeskommunen utarbeide en sammenstilling av eksisterende planer for skred- og rassikring på riks- og fylkesveier. En helhetlig, nasjonal oversikt over eksisterende planer for ras- og skredsikring av riks- og fylkesveier kan være et godt verktøy når staten og fylkeskommunene innenfor egne rammer skal prioritere ras- og skredsikringsprosjekter.

I *Nasjonal transportplan 2022–2033* legger regjeringen opp til en mer dynamisk gjennomføring av riksveiprosjekter både gjennom porteføljestyring og planlegging. Det handler om å unngå at vi tar beslutninger i dag som i framtiden viser seg å være feil, og det er derfor viktig å holde fast på dette prinsippet. Samferdselsdepartementet vil i første omgang avvente et svar fra fylkeskommunene og deretter komme tilbake til Stortinget med saken på egnet måte.

Prøveordning med fartsgrense på 120 km/t på motorvegar med fire felt

Vedtaket nr. 1240, 15. juni 2021

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en prøveordning med innføring av fartsgrense på 120 km/t på utvalgte strekninger på de nyeste og beste fire-felt motorveiene. Det er naturlig at både Statens vegvesen og Nye Veier blir involvert i prosessen med å velge ut prøvestrekninger.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Åshild Bruun-Gundersen, Erlend Wiborg og Helge André Njåstad om å innføre 120 km/t fartsgrense på motorvei, jf. Dokument 8:212 S (2020–2021) og Innst. 639 S (2020–2021).

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å utrede en prøveordning med 120 km/t på utvalgte strekninger, i tråd med anmodningsvedtaket. Nye Veier AS involveres i arbeidet og prosessen med å velge ut prøvestrekninger. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med saken på egnet måte.

Informasjonsskilt langs vegane

Vedtaket nr. 1242, 15. juni 2021

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

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

Statens vegvesen har relativt nylig revidert skiltnormalen (N300 Trafikkskilt), med formål å forenkle skiltregelverket og sikre en helhetlig og ensartet praktisering på landsbasis. Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen foreta en ny revisjon av skiltnormalen for å ta hensyn til føringene gitt i anmodningsvedtaket. Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Tilskotsordning til vedlikehold, oppgradering og investering i fylkesvegnettet

Vedtak nr. 1249, 16. juni 2021

«Stortinget ber regjeringen i forslaget til statsbudsjett for 2022 vurdere en tilskuddsordning til vedlikehold, oppgradering og investering i fylkesvegnettet med ramme på minst 1 mrd. kroner.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 192 S (2020–2021) *Kommuneproposisjonen 2022*, jf. Innst. 660 S (2020–2021).

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* legger regjeringen opp til en tilskuddsordning retter mot vedlikehold, fornying og utbedring av viktige næringsveier og veier som utvider bo- og arbeidsmarkedsregioner på fylkesveinettet. I tillegg styrker regjeringen kompensasjonen for tunneloppgraderinger i tråd med tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesveiene. I Nasjonal transportplan 2022–2033 legges det opp til å styrke tilskuddet med 16 mrd. 2021-kr, slik at det totalt utgjør 18 mrd. 2021-kr. I årlig gjennomsnitt utgjør tilskuddsordningene 1 mrd. kr i første seksårsperiode, og 2 mrd. 2021-kr i andre.

Regjeringen foreslår å opprette en ny tilskuddsordning til fylkesveier i 2022, jf. omtale under kap. 1320, post 65 under programkategori 21.30 Veiformål. Det foreslås videre å øke kompensasjonen til fylkekommunene for merutgifter knyttet til tunnelsikkerhetsforskriften, jf. kapittel 11 i del III.

Anmodningsvedtaket anses med dette som fulgt opp.

3.3 Stortingssesjonen 2019–2020

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

Vedtak nr. 435, 31. mars 2020

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

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

godsbeholdning på veg (CMR), jf. Innst. 214 S (2019–2020).

I Prop. 1 S (2020–2021) opplyste departementet at Samferdselsdepartementet og Arbeids- og sosialdepartementet hadde startet en dialog for å kartlegge mulige hjemmelsgrunnlag og alternative tiltak for å følge opp anmodningsvedtaket, og at departementet ville komme tilbake til saken på egnet måte. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2020–2021) ingen merknader.

Saken har hatt redusert framdrift grunnet kapasitetsutfordringer som følge av håndtering av koronapandemien. Departementet vil komme tilbake til saken.

Regelendringar for brot på tekniske krav til køretøyet og kabotasjeregelverket

Vedtak nr. 437, 31. mars 2020

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om nødvendige regelendringer som kan sikre at det blir mulig å kreve inn bøter for brudd på tekniske krav til kjøretøyet og kabotasjeregelverket når bruddet oppdages.»

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

I Prop. 1 S (2020–2021) opplyste Samferdselsdepartementet at departementet og Statens vegvesen hadde startet arbeidet med regelverksendringer. Videre opplyste departementet at det arbeides med et større lov- og forskriftsprosjekt om økt bruk av overtredelsesgebyr som reaksjon for mindre alvorlige overtredelser av vegtrafikkloven og yrkestransportlova, herunder brudd på kjøre- og hviletid og kabotasjereglene, og at departementet tok sikte på å legge fram forslag til endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportlova om rett til å holde tilbake kjøretøy der det er nødvendig for å sikre betaling av bøter og gebyrer ilagt for brudd på regelverket. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2020–2021) ingen merknader.

Samferdselsdepartementet la i oktober 2020 fram Prop. 22 L (2020–2021) *Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy)*. Lovforslaget gjaldt justering av lovens

bestemmelse om adgangen til å holde tilbake kjøretøy der det er nødvendig for å sikre betaling av ilagte sanksjoner for brudd på vegtrafikklovgivningen. Endringene innebærer at et kjøretøy kan holdes tilbake for å sikre betaling av bøter og overtredelsesgebyrer der sanksjonen er ilagt eieren eller den som disponerer kjøretøyet, typisk transportforetaket. Regjeringens forslag til lovendring ble enstemmig vedtatt av Stortinget og lovendringene trådte i kraft 1. januar 2021, jf. Innst. 131 L (2020–2021).

Departementet har videre fastsatt en ny forskrift om overtredelsesgebyr for brudd på enkelte overtredelser i vegtrafikkloven. Denne trådte i kraft 1. september 2021. I henhold til forskriften holdes eier av kjøretøyet, typisk transportforetaket, ansvarlig for overtredelser i større grad enn tidligere. For enkelte overtredelser vil foretaket være ansvarlig på lik linje med føreren, og ved overtredelser av kjøre- og hviletidsreglene vil foretaket ilegges et eget overtredelsesgebyr.

Departementet tar sikte på å legge frem en lovproposisjon med forslag om endringer i yrkestransportloven og ny overtredelsesgebyrforskrift for overtredelser av kabotasjereglene. Forslaget vil bidra til mer effektiv håndheving på områder hvor slike administrative sanksjoner anses hensiktsmessig og ikke er betenkelig ut fra rettssikkerhetsmessige hensyn.

Anmodningsvedtaket anses med dette som fulgt opp.

Vurdere styringsstrukturen mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet, m.a. om Nye Veier-modellen kan nyttast

Vedtak nr. 653, 8. juni 2020

«Stortinget ber regjeringen vurdere styringsstrukturen mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet. Det er viktig at Bane NOR kan gjennomføre utbyggingsprosjekter og arbeid innenfor drift og vedlikehold og fornying på en måte som gir best mulig ressursutnyttelse, og kostnadskontroll og optimal prosjektgjennomføring. I dette arbeidet bør det også gjøres vurderinger av om Nye Veier-modellen kan benyttes i utbygging av jernbaneprosjekter.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 17 (2019–2020) *Noen saker om jernbane*, jf. Innst. 340 S (2019–2020).

I Prop. 1 S (2020–2021) opplyste departementet at arbeidet med å vurdere styringsstrukturen

mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF og Samferdselsdepartementet pågikk, og at departementet ville komme tilbake til saken på egnet måte. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2020–2021) ingen merknader.

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* orienterte departementet om arbeidet med endringer i jernbanesektoren og innføring av elementer fra Nye Veier-modellen. Det går bl.a. fram at staten vil inngå en avtale med Bane NOR som gir foretaket større ansvar for resultater og for å holde økonomiske rammer. Avtalen ble inngått 10. september 2021. Videre innføres elementer fra Nye Veier-modellen i jernbanesektoren ved:

- økte krav om kostnadseffektive løsninger
- forutsigbar og troverdig rammestyring, bl.a. ved økte budsjettfullmakter for Bane NOR
- porteføljestyring basert på samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger
- insentiver til å redusere fordyrende ønsker
- ny organisasjonskultur basert på økt konkurranse, bl.a. ved å overføre fellesprosjektet Ringjeriksbanen og E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss (FRE16) til Nye Veier AS.

Endringene er nærmere omtalt i kapittel 4.2.3 i Meld. St. 20 (2020–2021). Overføringen av FRE16 til Nye Veier er redegjort for i Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021*.

Porteføljestyringsopplegget og regjeringens opplegg for avtale med Bane NOR er omtalt i del II under Programkategori 21.50 Jernbaneformål. Den videre oppfølgingen av endringene i jernbanesektoren vil kunne pågå i flere år framover, og Stortinget vil holdes orientert.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Prinsipp for bompengeneinnkrevjing på E16 Kongsvinger-Slomarka

Vedtak nr. 704, 15. juni 2020

«Stortinget ber regjeringen legge følgende prinsipper til grunn for bompengeneinnkreving på E16 Kongsvinger–Slomarka i Innlandet.

- *Dagens bomplasseringer ved Fulu (fylkesveg 250) og Galterud (fylkesveg 175) videreføres.*
- *Reduserte takster for kjøretøy i takstgruppe 1 (personbiler) og takstgruppe 2 (lastebiler) videreføres på fylkesveg 175, og for kjøretøy i takstgruppe 1 (personbiler) på fylkesveg 250.*

Redusert takst skal være halvparten av taksten på E16.

- *Dagens ordning med fritak for beboere i definerede områder på Galterud og Fulu videreføres.*
- *Regjeringen går i dialog med Innlandet fylkeskommune med intensjon om å skille fylkesvegen over Edsberg med Gjennomkjøring forbudt»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 95 S (2019–2020) *Nokre saker om luftfart. veg og post*, jf. Innst. 368 S (2019–2020).

I Prop. 1 S (2020–2019) opplyste Samferdselsdepartementet at en justering av innkrevningen i tråd med anmodningsvedtaket ville redusere bompenginntektene og øke innkrevingskostnadene, og at departementet ville ta opp saken med Innlandet og Viken fylkeskommuner som er garantister for bompengelånet. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2020–2021) ingen merknader.

I Meld. St. 15 (2020–2021) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortings sesjonen 2020–2021* opplyses det at Samferdselsdepartementet viser til budsjettavtalen på Stortinget mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet om statsbudsjettet for 2021 hvor det er satt av 140 mill. kr på kap. 1320 Statens vegvesen, post 73 Tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene, til en permanent innføring av fritaksordningen for beboere ved Fulu og Galterud og permanent innføring av halv bompengetakst på sideveiene. En slik permanent justering av bompenginnkrevningen forutsetter at Innlandet og Viken fylkeskommuner gir tilslutning til dette. Samferdselsdepartementet vil ta opp saken med de to fylkeskommunene og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

I Innst. 580 S (2020–2021) uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen at den ikke anser vedtaket som gjennomført og avventer videre oppfølging før det kvitteres ut.

Viken og Innlandet fylkeskommuner, som har stilt garanti for bompengelånet, har akseptert en permanent innføring av halve takster på sideveiene samt fritaksordningen for beboerne ved Fulu og Galterud. På dette grunnlag er den midlertidige prøveordningen permanent innført.

Departementet anser med dette at vedtaket er fulgt opp.

Realisere planlagt flyplass i Mo i Rana

Vedtaket nr. 737, 19. juni 2020

«Stortinget ber regjeringen jobbe raskt og gjøre nødvendige avklaringer som må til for å realisere planlagt flyplass i Mo i Rana.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av bl.a. Prop. 117 S (2019–2020) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2020* og Prop. 127 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet 2020 under Kunnskapsdepartementet, Kulturdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Barne- og familiedepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Samferdselsdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Finansdepartementet, Forsvarsdepartementet og Olje- og energidepartementet (økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet)*, jf. Innst. 360 S (2019–2020).

I Prop. 1 S (2020–2021) viser Samferdselsdepartementet til at det i Nasjonal transportplan 2018–2029 ble lagt til grunn midler i andre halvdel av planperioden (2024–2029) til bygging av ny lufthavn i Mo i Rana, forutsatt at resterende beløp dekkes gjennom lokale bidrag. Det ble opplyst at for å unngå forsinkelser i framdriften ga Samferdselsdepartementet våren 2020 Avinor i oppdrag å overta ansvaret for videre planlegging av den nye lufthavnen, og at departementet var i dialog med Avinor og de lokale interessentene med sikte på å få en rask framdrift i prosjekter som gjorde det mulig med investeringsbeslutning i revidert nasjonalbudsjett 2021.

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2020–2021) og Innst. 13 S (2020–2021) 18. desember 2020 fattet Stortinget vedtak nr. 469 om at regjeringen fremmer forslag om investeringsbeslutning om ny flyplass i Mo i Rana i revidert nasjonalbudsjett 2021. I Innst. 580 S (2020–2021) uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen at den ikke anser vedtak nr. 737 av 19. juni 2020 som gjennomført og avventer videre oppfølging før det kvitteres ut.

I Prop. 193 (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane*, foreslo regjeringen kostnadsramme for prosjektet Ny lufthavn ved Mo i Rana som gjør det mulig med byggestart i 2022. Transportkomiteen sluttet i Innst. 648 S (2020–2021) seg til forslaget.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

3.4 Stortingssesjonen 2018–2019

Administrative sanksjonar ved brot på kabotasjeregelverket

Vedtak nr. 345, 18 desember 2018

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

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

I Prop. 1 S (2019–2020) opplyste Samferdselsdepartementet bl.a. at Statens vegvesen hadde sendt på høring forslag om endring i yrkestransportlova som skal gi kontrollmyndighetene hjemmel til å holde tilbake kjøretøy inntil bøter og gebyrer er betalt eller betalingsgaranti er gitt, og endringer i bestemmelser om dette også i vegtrafikkloven. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2019–2020) ikke merknader. I Innst. 373 S (2019–2020) uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen at den anser dette anmodningsvedtaket som ikke gjennomført og avventer videre oppfølging før det kvitteres ut.

Departementet opplyste i Prop. 1 S (2020–2021) at en lovproposisjon med forslag om disse endringene etter planen ville bli lagt fram for Stortinget høsten i 2020. Siden det i anmodningsvedtaket viser til administrative reaksjoner, har Samferdselsdepartementet lagt til grunn at Stortinget ønsker vurdert muligheten for å innføre overtredelsesgebyr og ikke forenklet forelegg, som er en strafferettslig reaksjon. Videre opplyses det at departementet arbeider med et større lov- og forskriftsprosjekt med forslag om innføring av overtredelsesgebyr som reaksjon på mindre alvorlige overtredelser av vegtrafikkloven og yrkestransportlova, herunder brudd på kabotasjereglene. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2020–2021) ingen merknader.

I Meld. St. 15 (2020–2021) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2020–2021* opplyses det at Prop. 22 L (2020–2021) *Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy)* inneholdt forslag om rett til å

holde tilbake kjøretøy der det er nødvendig for å sikre bøter og gebyrer ilagt for brudd på regelverket. Proposisjonen ble behandlet i Stortinget 18. desember 2020, jf. Innst. 131 L (2020–2021). Videre opplyses det at forslag til endringer i yrkestransportloven og ny forskrift om overtredelsesgebyrer ved brudd på kabotasjereglene antas å bli sendt på høring tidlig i 2021, og at departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Forslag om å etablere en hjemmel i yrkestransportloven for å kunne fastsette i forskrift at overtredelser av yrkestransportregelverket skal kunne sanksjoneres med overtredelsesgebyr, framfor straff, har nylig vært på høring. Departementet tar sikte på å legge fram en lovproposisjon med forslag om endringer i yrkestransportloven og ny overtredelsesgebyrforskrift for overtredelser av kabotasjereglene. Forslaget vil bidra til mer effektiv håndheving på områder hvor slike administrative sanksjoner anses hensiktsmessig og ikke er betenkelig ut fra rettssikkerhetsmessige hensyn. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til Stortinget med egen lovproposisjon.

3.5 Stortingssesjonen 2017–2018

Garanti for bompengelån på riksveg

Vedtak nr. 738, 15. mai 2018

«Stortinget ber regjeringen vurdere om det er hensiktsmessig at fylkeskommunene fortsatt skal stille garanti for bompengelån på riksveg, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Ivar Odnes, Geir Pollestad, Kari Anne Bøkestad Andreassen og Sigbjørn Gjelsvik om mindre bompenger gjennom statlig overtakelse av garanti på bompengelån, jf. Dokument 8:151 S (2017–2018) og Innst. 268 S (2017–2018).

I Prop. 1 S (2019–2020) opplyste Samferdselsdepartementet at det sammen med andre berørte departementer har vurdert spørsmål knyttet til omfanget av fylkeskommunale og kommunale garantier for bompengelån, bl.a. alternative tiltak for å begrense garantiansvaret. Konsulentselskapet PricewaterhouseCoopers ble også engasjert for å utrede flere spørsmål knyttet til dette. Rapporten fra PricewaterhouseCoopers ble ferdig i mai 2019.

Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2019–2020) ikke merknader.

I Prop. 1 S (2020–2021) opplyste Samferdselsdepartementet at det ennå vurderte oppfølgingen av vedtaket og ville komme tilbake til saken på egnet måte. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2020–2021) ingen merknader.

Det opplyses i Meld. St. 15 (2020–2021) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortings sesjonen 2020–2021* at Samferdselsdepartementet vil følge opp saken sammen med anmodningsvedtak nr. 2, 6. oktober 2020.

Regjeringen legger opp nå opp til at staten på visse vilkår vil kunne stille delgaranti for nye bompengelån knyttet til riksveiprojekter, og slik at det blir etablert en reell risikodeling mellom staten og fylkeskommunene i prosjektene som omfattes av ordningen. Det vises til nærmere omtale under vedtak nr. 2 fra stortings sesjonen 2020–2021.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

3.6 Stortingssesjonen 2016–2017

Prøveordning for kjøretøy med totalvekt inntil 74 tonn

Vedtak nr. 444, 31. januar 2017

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en prøveordning med kjøretøy med totalvekt opp til 74 tonn.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 6 (2016–2017) *Verdier i vekst – konkurransedyktig skog- og trenæring*, jf. Innst. 162 S (2016–2017).

Saken ble første gang omtalt i Prop. 1 S (2017–2018). Statens vegvesen har arbeidet med prøveordningen.

I Prop. 1 S (2020–2021) opplyste Samferdselsdepartementet at som en forberedelse til prøveordningen ble det sommeren 2020 gjennomført kontroll av samtlige bruere på utvalgte strekninger. Veinett og strekninger som skal inngå er fastsatt, og innen medio september skal aksept fra veieierne foreligge. Før januar 2021 skulle det lages avtaler med transportører, anskaffes kjøretøyer og fastsettes vilkår for deltakelse i prøveordningen. Arbeid med opplegg for måling av veislitasje og belastning av veiene som inngår i ordningen, skulle fastsettes innen desember 2020. Videre ble det opplyst at Statens vegvesen tok sikte på å starte opp testing i 2020 og gjennomføringen av prøveordningen i 2021 så snart nødvendige avklaringer foreligger.

Departementet opplyste at det anså at anmodningsvedtaket var ivaretatt. Flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 13 S (2020–2021) ingen merknader. I Innst. 580 S (2020–2021) uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen at den ikke anser vedtaket som gjennomført og avventer videre oppfølging før det kvitteres ut.

Statens vegvesen har satt i gang en prøveordning for tømmervogntog med totalvekt opp til 74 tonn for å øke konkurranseevnen og redusere miljøbelastningen. Hensikten med prosjektet er å gi et faglig grunnlag for en anbefaling om deler av det offentlige vegnettet kan åpnes for tømmervogntog med inntil 74 tonn totalvekt. Prøveordningen er avgrenset til elleve kommuner i Innlandet, og vil gjelde i tre til fem år fra sommeren 2021 til senest sommeren 2026.

Departementet anser at anmodningsvedtaket med dette er ivaretatt.

4 Andre saker

4.1 Auka terskelverdi for kostnadsrammer

Terskelverdien for omtale og framlegg av kostnadsrammer på veg- og jernbane til Stortinget har vore uendra på 500 mill. kr etter Stortingets handsaming av Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* i 2013.

Regjeringa legg no opp til å heve terskelverdien til 1 mrd. kr for når investeringsprosjekt på veg, jernbane og kyst skal leggjast fram for Stortinget med forslag om kostnadsramme og når prosjekta skal omtalast i Prop. 1 S. Dette inneber at terskelverdien blir den same som terskelverdien for prosjekt som er omfatta av statens prosjektmødel for store investeringsprosjekt.

Dette grepet er i tråd med målet i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* om meir for pengane gjennom å gi verksemdene gode insentiv, tydelege forventningar og handlingsrom i gjennomføringa av investeringsprosjekta.

4.2 Auka ansvar for statlege verksemdar for egne pensjonskostnader – innføring av ny premiemødel frå 2022

Effektiv bruk av ressursar i staten krev riktig prising av innsatsfaktorane. Pensjonspremie er eit viktig kostnadselement og blir påverka av m.a. lønsutgiftene til den einskilde verksemda og om dei tilsette tek ut tidlegpensjon. Det blir arbeidd med å modernisere pensjonssystemet i Statens pensjonskasse. Frå 2022 blir det innført ny verksemdsspesifikk og hendingsbasert premiemødel for betaling av pensjonspremie for statlege verksemdar. Den nye premiemødelen tek omsyn til dei faktiske hendingar i medlemsbestanden som lønsendringar og uttak av pensjon, slik at premiereserven er å jour med oppteninga til medlem-

me. Dette skal medverke til å auke ansvaret for dei statlege verksemdene for egne pensjonskostnader. Pensjonspremien for dei statlege verksemdene vil frå same tidspunkt bli rekna etter nytt pensjonsregelverk, m.a. påslagspensjon, nye samordningsreglar og ny dødelegheitstariff.

Innføringa av ny mødel skal vere om lag budsjettneutral på innføringstidspunktet ved at dei verksemdene dette gjeld får ein reduksjon eller auke i løyvinga i tråd med endra premie. Berekingane er baserte på ei samanlikning av nytt premienivå for 2022 med kva pensjonspremien ville blitt for 2022 med dagens premiemødel. I og med at verksemdene òg betaler arbeidsgivaravgift av pensjonspremien, inneber ei endring av premienivået òg endringar i arbeidsgivaravgifta verksemdene skal betale. Dette er det teke omsyn til i berekingane. Sjå Prop. 1 S (2021–2022) for Arbeids- og sosialdepartementet for nærmare omtale.

4.3 Budsjettgevinster frå endra reisevanar

Pandemien har kravd meir bruk av digitale møte og gitt statlege verksemdar høve til å redusere reiseomfanget både på kort og lang sikt. Sjølv om reiseaktiviteten vil auke igjen etterkvart som samfunnet opnar ytterlegare opp, vil nivået på reiseaktiviteten truleg vere varig redusert. Dette vil redusere reiseutgifter i verksemdene og spare reisetid for dei tilsette. Regjeringa gjer framlegg om eit varig gevinstuttak frå og med 2022 på 5 pst. av reiseutgiftene slik desse var før pandemien. Sjå Prop. 1 S (2021–2022) Gul bok for ei nærmare framstilling av gevinstuttaket.

For Samferdselsdepartementet og underliggende etatar utgjer gevinstuttaket 22 mill. kr, som er fordelt på departementet og dei fleste av etatane.

5 Oversikt over budsjettforslaget mv.

5.1 Utgifter og inntekter fordelt på kapittel

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

Utgifter fordelte på kapittel

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022	Endring i pst.
Administrasjon m.m.					
1300	Samferdselsdepartementet	285 914	292 153	299 800	2,6
1301	Forskning og utvikling mv.	159 534	147 840	225 000	52,2
<i>Sum kategori 21.10</i>		<i>445 448</i>	<i>439 993</i>	<i>524 800</i>	<i>19,3</i>
Luffartsformål					
1310	Flytransport	2 303 027	2 030 000	828 500	-59,2
1311	Tilskot til regionale flyplassar	119 800	35 000		-100,0
1313	Luftfartstilsynet	238 274	255 055	269 100	5,5
1314	Statens havarikommisjon	78 944	88 175	94 500	7,2
1315	Tilskot til Avinor AS	3 670 000		250 000	100,0
<i>Sum kategori 21.20</i>		<i>6 410 045</i>	<i>2 408 230</i>	<i>1 442 100</i>	<i>-40,1</i>
Vegformål					
1320	Statens vegvesen	33 314 887	31 863 629	33 528 900	5,2
1321	Nye Veier AS	5 605 700	5 785 100	6 435 500	11,2
1323	Vegtilsynet	17 192	19 340	19 200	-0,7
<i>Sum kategori 21.30</i>		<i>38 937 779</i>	<i>37 668 069</i>	<i>39 983 600</i>	<i>6,1</i>
Særskilde transporttiltak					
1330	Særskilde transporttiltak	4 399 823	1 436 285	1 318 500	-8,2
1332	Transport i byområde mv.		5 452 100	5 240 100	-3,9
<i>Sum kategori 21.40</i>		<i>4 399 823</i>	<i>6 888 385</i>	<i>6 558 600</i>	<i>-4,8</i>

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022	Endring i pst.
Jernbaneformål					
1351	Spordrift AS		200 000		-100,0
1352	Jernbanedirektoratet	28 012 492	31 866 607	31 677 500	-0,6
1354	Statens jernbanetilsyn	95 479	96 754	98 000	1,3
<i>Sum kategori 21.50</i>		<i>28 107 971</i>	<i>32 163 361</i>	<i>31 775 500</i>	<i>-1,2</i>
Kystforvaltning					
1360	Kystverket	2 685 547	2 620 134	3 352 900	28,0
1361	Samfunnet Jan Mayen	45 951			0,0
1362	Senter for oljevern og marint miljø	27 246	52 173		-100,0
<i>Sum kategori 21.60</i>		<i>2 758 744</i>	<i>2 672 307</i>	<i>3 352 900</i>	<i>25,5</i>
<i>Sum programområde 21</i>		<i>81 059 810</i>	<i>82 240 345</i>	<i>83 637 500</i>	<i>1,7</i>
Posttenester					
1370	Posttenester	689 742	740 200	945 600	27,7
<i>Sum kategori 22.10</i>		<i>689 742</i>	<i>740 200</i>	<i>945 600</i>	<i>27,7</i>
<i>Sum programområde 22</i>		<i>689 742</i>	<i>740 200</i>	<i>945 600</i>	<i>27,7</i>
<i>Sum utgifter</i>		<i>81 749 552</i>	<i>82 980 545</i>	<i>84 583 100</i>	<i>1,9</i>

Inntekter fordelt på kapittel

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022	Endring i pst.
Administrasjon m.m.					
4300	Samferdselsdepartementet	681	499	500	0,2
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>681</i>	<i>499</i>	<i>500</i>	<i>0,2</i>
Luftfartsformål					
4312	Avinor AS		444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	126 946	158 051	162 700	2,9
5619	Renter av lån til Avinor AS	23 416	19 200	14 500	-24,5
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>150 362</i>	<i>621 651</i>	<i>621 600</i>	<i>0,0</i>
Vegformål					
4320	Statens vegvesen	1 068 543	938 787	1 763 000	87,8
4322	Svinesundsforbindelsen AS	50 000	54 000	135	-99,8
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	1 088	400		-100,0
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>1 119 631</i>	<i>993 187</i>	<i>1 763 135</i>	<i>77,5</i>
Særskilde transporttiltak					
4330	Særskilde transporttiltak	14 600	14 985	19 400	29,5
4331	Infrastrukturfond	2 053 000	2 053 000	2 053 000	0,0
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>2 067 600</i>	<i>2 067 985</i>	<i>2 072 400</i>	<i>0,2</i>
Jernbaneformål					
4352	Jernbanedirektoratet	10 389	4 300	4 400	2,3
4354	Statens jernbanetilsyn	15 062	15 700	16 100	2,5
4356	Bane NOR SF		200 000		-100,0
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>25 451</i>	<i>220 000</i>	<i>20 500</i>	<i>-90,7</i>
Kystforvaltning					
4360	Kystverket	22 390	13 100	13 400	2,3
4361	Samfunnet Jan Mayen	7 183			0,0
5577	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	707 306	798 915	980 000	22,7
	<i>Sum kategori 21.60</i>	<i>736 879</i>	<i>812 015</i>	<i>993 400</i>	<i>22,3</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>4 100 604</i>	<i>4 715 337</i>	<i>5 471 535</i>	<i>16,0</i>
	<i>Sum inntekter</i>	<i>4 100 604</i>	<i>4 715 337</i>	<i>5 471 535</i>	<i>16,0</i>

5.2 Bruk av stikkordet «kan overførast»

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

			(i 1 000 kr)	
Kap.	Post	Nemning	Overført til 2021	Forslag 2022
1301	50	Samferdselsforskning		160 500
1310	70	Kjøp av innanlandske flyruter		828 500
1320	22	Drift og vedlikehald av riksvegar	46 704	8 320 500
1320	28	Trafikant- og køyretøytilsyn	143 115	2 236 400
1320	29	OPS-prosjekt	136 503	1 773 400
1320	62	Skredsikring fylkesvegar	109 339	
1320	63	Tilskot til gang- og sykkelvegar	60 978	
1320	64	Utbetring på fylkesvegar for tømmertransport	29 449	20 500
1320	65	Tilskot til fylkesvegar	478 240	379 600
1320	66	Tilskot til tryggare skulevegar og nærmiljø		40 000
1320	72	Tilskot til riksvegfergedrifta	132 112	2 663 200
1330	60	Utvida TT-ordning for brukarar med særskilde behov	109 455	308 400
1330	76	Reiseplanleggjar og elektronisk billettering	5 445	81 800
1332	63	Særskild tilskot til store kollektivprosjekt	862 857	2 200 400
1332	65	Konkurransen Smartere transport		15 600
1332	66	Tilskot til byområde	190	3 024 100
1352	21	Spesielle driftsutgifter – utgreingar		147 000
1352	70	Kjøp av persontransport med tog	410 552	4 257 300
1360	21	Spesielle driftsutgifter	17 661	36 800
1360	60	Tilskot til fiskerihamneanlegg	49 731	35 200
1360	72	Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø	24 419	32 400
1360	73	Tilskot til effektive og miljøvennlege hamner	36 189	55 500
1370	70	Kjøp av posttenester	10 587	945 600

5.3 Endringer i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2021

Tabell 5.1 og 5.2 viser løyvingsendringer i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2021.

Tabell 5.1 Endring i utgifter fordelt på kapittel

							(i 1000 kr)
Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2021	Endring	Revidert budsjett	
1301	21	79	233	14 385	-754	13 631	
1310	70	195	600	2 030 000	-30 000	2 000 000	
1311	72	79	233	35 000	75 500		
1311	72	195	600	35 000	132 000	242 500	
1315	70	79	233	0	2 750 000		
1315	70	195	600	0	1 050 000	3 800 000	
1315	71	195	600	0	85 000	85 000	
1320	01	195	600	3 928 776	-92 900	3 835 876	
1320	22	195	600	7 786 268	348 400	8 134 668	
1320	28	195	600	2 258 285	-143 000	2 115 285	
1320	29	195	600	876 000	-120 000	756 000	
1320	30	195	600	12 025 000	130 000	12 155 000	
1320	31	195	600	1 074 100	-100 000	974 100	
1320	61	195	600	0	96 000	96 000	
1320	65	195	600	175 000	-75 000	100 000	
1320	72	195	600	1 573 300	162 500	1 735 800	
1320	73	195	600	2 105 000	750 000	2 855 000	
1330	71	195	600	100 000	27 700	127 700	
1332	66	195	600	2 805 300	6 600	2 811 900	
1351	96	195	600	200 000	110	200 110	
1352	70	79	233	4 559 900	100 000		
1352	70	195	600	4 559 900	435 000	5 094 900	
1352	73	195	600	16 069 700	-60 000	16 009 700	
1360	01	195	600	1 880 891	13 000	1 893 891	

Tabell 5.1 Endring i utgifter fordelt på kapittel

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2021	Endring	Revidert budsjett
1360	21	195	600	31 065	-13 000	18 065
1360	30	195	600	383 600	4 200	387 800
1360	71	195	600	1 200	-1 200	0
1360	73	195	600	52 900	1 200	54 100
1370	70	195	600	740 200	25 600	765 800

Tabell 5.2 Endring i inntekter fordelt på kapittel

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2021	Endring	Revidert budsjett
4320	01	195	600	292 100	-85 000	208 100
5577	74	195	600	798 915	-111 000	687 915

Del II
Nærmere omtale av bevilgningsforslagene

6 Nærmere omtale av bevilgningsforslagene

Programområde 21 Innenlands transport Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Utgifter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022	Endring i pst.
1300	Samferdselsdepartementet	285 914	292 153	299 800	2,6
1301	Forskning og utvikling mv.	159 534	147 840	225 000	52,2
	Sum kategori 21.10	445 448	439 993	524 800	19,3

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022	Endring i pst.
4300	Samferdselsdepartementet	681	499	500	0,2
	Sum kategori 21.10	681	499	500	0,2

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

Samlet budsjettforslag for programkategorien er 524,8 mill. kr i utgifter og 0,5 mill. kr i inntekter.

Det foreslås 190,4 mill. kr til departementets driftsbudsjett og 29,3 mill. kr til kontingenter mv. til internasjonale organisasjoner. Til tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. foreslås 77,1 mill. kr og til samferdselsberedskap 3 mill. kr.

Til forskning og utvikling mv. foreslås det 225,0 mill. kr. Bevilgningen til samferdselsforskning, som er på 160,5 mill. kr, fordeles på transportforskning, Pilot-T og forskningssentre for

bærekraftig transport. Videre foreslås 50 mill. kr til en ny tilskuddsordning til pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser.

Nærmere om budsjettforslaget

Samferdselsdepartementets prioriteringer gjøres på grunnlag av de politiske målene gitt ved Stortingets behandling av Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, jf. Innst. 653 S (2020–2021), og i andre proposisjoner og meldinger bl.a. Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei. Reform i veisektoren* og Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor. Reform av jernbanesektoren*, jf. Innst. 362 S (2014–2015) og Innst. 386 S (2014–2015). Prioriteringer innenfor departementets driftsbudsjett følger også av virksomhetsinterne mål fast-

lagt i bl.a. virksomhetsplanen. Utgangspunktet for departementets forskningsinnsats er FoU-strategi for Samferdselsdepartementet 2016–2022.

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

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

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

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
01	Driftsutgifter	186 340	191 053	190 400
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	27 574	29 000	29 300
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	69 000	69 100	77 100
72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000	3 000	3 000
	Sum kap. 1300	285 914	292 153	299 800

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 190,4 mill. kr til drift av Samferdselsdepartementet som er om lag samme nivå som i saldert budsjett 2021.

I den foreslåtte bevilgningen på posten er det tatt hensyn til en reduksjon på 0,7 mill. kr på grunn av ventet endret pensjonspremie til Statens pensjonskasse ved endret premiemodell. Arbeidsgiveravgift er tilsvarende redusert, jf. nærmere omtale i kapittel 4.2 i del I.

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

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 29,3 mill. kr som er om lag samme nivå som i saldert budsjett 2021.

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

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

- Verdenspostforeningen (UPU)
- Det europeiske jernbanebyrå (ERA)

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

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

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

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål

Det foreslås bevilget 77,1 mill. kr som er en økning på 8 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett 2021. Av bevilgningen går 7 mill. kr til å følge opp regjeringens satsing på *Barnas transportplan* for årene 2022–2027, jf. Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Det gjelder tilskuddet til Ung i trafikken – Ingen venner å miste og deler av tilskuddet til Trygg Trafikk. Med unntak av tilskuddet til Trygg Trafikk videreføres øvrige tilskudd nominelt.

Bevilgningen for 2022 fordeles med:

- 61,0 mill. kr til Trygg Trafikk
- 3,6 mill. kr til Syklistenes Landsforening
- 2,5 mill. kr til ITS Norge
- 1,5 mill. kr til Norsk elbilforening
- 1,0 mill. kr til Norsk Hydrogenforum

- 0,5 mill. kr til Transportøkonomisk institutt – «Trafikksikkerhetshåndboken»
- 2,0 mill. kr i nytt tilskudd til Ung i trafikken – Ingen venner å miste
- 4,0 mill. kr til tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak
- 1,0 mill. kr til prisen «Årets trafikksikkerhetskommune».

Trygg Trafikk

Tilskuddet til Trygg Trafikk økes med 6 mill. kr, der 5 mill. kr gjelder oppfølging av Barnas transportplan. Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon og et bindeledd mellom det frivillige og offentlige trafikksikkerhetsarbeidet. Organisasjonen er en viktig pådriver i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet og arbeider for å oppnå best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, men særlig barn og unge. Trygg Trafikk samfunnsansvar utøves i hovedsak gjennom trafikantrettet trafikksikkerhetsarbeid. Sentrale aktiviteter og tiltak omfatter bl.a. utvikling og distribusjon av opplæringsressurser til barnehager og skoler samt folkeopplysning knyttet til risikoferd og bruk av sikkerhetsutstyr.

I tillegg til egne inntekter, finansieres Trygg Trafikk gjennom statstilskudd og andre tilskudd. Tilskuddet for 2022 vil utgjøre om lag 59 pst. av Trygg Trafikk budsjetterte inntekter.

I 2020 bidro tilskuddet til Trygg Trafikk bl.a. til å videreføre satsingen på økt sikkerhet for ungdom og myke trafikanter, styrke rollen som kompetansesenter for trafikkopplæring av barn og unge samt være tydelige som pådriver og veileder, særlig overfor kommunesektoren. Gjennom ulike aktiviteter og informasjonsarbeid bidro Trygg Trafikk videre til økt sikkerhet for gående og syklende samt sikring av barn i bil.

Trygg Trafikk opplyser at organisasjonen i 2022 vil prioritere oppfølging av Barnas transportplan, bidra til sikker sykling og styrke det systematiske trafikksikkerhetsarbeidet. Eksempelvis vil Trygg Trafikk styrke samarbeidet om tiltak for barn og unge slik organisasjonen gjør i *Sykkeldyktig.no* og *Hjertesone*. I tillegg vil Trygg Trafikk forsterke innsatsen i godkjenningsordningen Trafikksikker kommune og Trafikksikker fylkeskommune samt følge opp arbeidet med å få en bedre skadestatistikk.

Syklistenes Landsforening

Regjeringen har et langsiktig mål om å øke sykkelandelen slik at den i byene øker til 20 pst. og til

8 pst. på landsbasis. I arbeidet med å nå målet om å få flere til å sykle, spiller Syklistenes Landsforening en viktig rolle. Tilskuddet fra staten skal bidra til å utvikle foreningens kompetanse om sykkel som transportmiddel, bl.a. innen trafikksikkerhet, fremkommelighet og miljø.

Syklistenes Landsforening er en ideell landsomfattende medlemsforening og arbeider etter to overordnede mål: «Nullvisjon» og «Sykkelandel og nullvekstmål». Foreningen skal arbeide for økt trafikksikkerhet for syklister og deres medtrafikanter, og for reduksjon i antall ulykker og dødsfall der myke trafikanter er involvert. Videre skal foreningen arbeide for å øke sykkelandelen nasjonalt og i større byområder og bidra til at framtidig vekst i persontransporten i stor grad tas av aktiv transport, dvs. sykkel og gange. Syklistenes Landsforening er bl.a. et informasjons- og rådgivingsenter for syklister, kommuner, bedrifter og skoler. Den kan med sin kompetanse om bl.a. trafikksikkerhet også gi faglige innspill til myndighetene.

2020 ble et ekstraordinært driftsår for organisasjonen på grunn av koronapandemien. Flere oppgaver og oppdrag måtte avlyses eller ble satt på vent. I 2020 lanserte Syklistenes Landsforening sammen med NAF, Trygg Trafikk og Norges Cycleforbund portalen *Sykkeldyktig.no* for sykkelopplæring i grunnskolen. Portalen skal bl.a. inspirere, motivere og hjelpe lærere til å undervise i sykkelferdigheter, trafikkforståelse og trafikksikkerhet. Foreningen gjennomførte også flere kampanjer rettet mot ulike målgrupper som «Hjertesone», «Synlig syklist», «Sykkelens dag» og «Sykelsommer 2020». Syklistenes Landsforening har også arrangert kurs som f.eks. elsykkelkurs for eldre.

Syklistenes Landsforening opplyser at foreningen i 2022 vil legge vekt på rollen som nasjonalt informasjons- og rådgivningskontor, økt trafikksikkerhet for syklister og myke trafikanter samt økt sykkelandel. Foreningen vil videreføre arbeidet med ulike prosjekter som bl.a. Sykkelvennlig arbeidsplass. Gjennom programmene *Sykkeldyktig.no*, *Hjertesone* og *Beintøft* vil foreningen bistå kommuner og skoler til å legge til rette for at flere skoleelever kan sykle, jf. nasjonale mål på området. I tillegg skal satsingen på å bygge Norge som sykkeldestinasjon fortsette.

ITS Norge

Bruk av Intelligente Transportsystemer (ITS) er et viktig bidrag for å oppnå regjeringens transportpolitiske mål, herunder trafikksikkerhet. ITS

Norge er en medlemsforening for aktører knyttet til mobilitets- og transportbransjen og arbeider for bedre samordning, bruk og utvikling av ITS-tjenester i transportsektoren.

I 2020 bidro tilskuddet til ITS Norge til at foreningen kunne være en pådriver for utviklingen av intelligente transportsystemer og en møteplass og arena for erfaringsutveksling og kunnskapsspredning. Koronapandemien medførte endringer for foreningen, men planlagt aktivitetsnivå ble likevel i hovedsak opprettholdt gjennom 2020.

ITS Norge opplyser at foreningen i 2022 vil drive kompetanseoppbygging, stimulere til prosjektutvikling, industrialisering, forsknings- og piloteringsinnsats, arrangere konferanser og seminarer, drive faggrupper og formidle kunnskap og informasjon om ITS.

Norsk elbilforening og Norsk hydrogenforum

Norsk elbilforening er en medlemsorganisasjon med formål å fremme elektrisk mobilitet med energieffektive kjøretøy drevet av elektrisitet fra fornybare energikilder. Foreningen har over 90 000 medlemmer og har 14 lokalforeninger som dekker hele landet. På internasjonalt nivå bidrar foreningen med å spre kunnskap om elbilpolitikk og hvordan en slik politikk kan fremme elbiler i bilmarkedet. Tilskuddet i 2020 bidro bl.a. til foreningens arbeid som kunnskapsformidler.

Norsk hydrogenforum er en ideell organisasjon som skal fremme de miljømessige fordelene ved å bruke hydrogen som energibærer. Organisasjonen har medlemmer fra norsk industri, universiteter og forskningsinstitutter samt andre organisasjoner med interesse for hydrogen. Den arbeider for å vise mulighetene for bruk av hydrogen ved å spre informasjon og ved å oppmuntre og stimulere til forskning og innovasjon på hydrogenteknologi.

Begge foreningene opplyser at tilskuddet i 2022 vil gå til drift og bidra til at de kan fortsette arbeidet som kunnskapsformidlere nasjonalt og internasjonalt.

Transportøkonomisk institutt – Trafikksikkerhetshåndboken

Transportøkonomisk institutt har redaktøransvaret for Trafikksikkerhetshåndboken som er gratis tilgjengelig på internett. Håndboken gir en oversikt over aktuell kunnskap om virkninger av 148

trafikksikkerhetstiltak, bl.a. om hvor effektive tiltakene er for å redusere ulykker eller skader ved ulykker. I 2020 ble tilskuddet brukt til å revidere kapitler, og formålet med tilskuddet er å revidere ytterligere kapitler i 2022. Oppdatert informasjon om effekter av trafikksikkerhetstiltak er vesentlig i utformingen av trafikksikkerhetsarbeidet, og det er lagt opp til at ingen kapitler skal være eldre enn fire til fem år.

Ung i trafikken – Ingen venner å miste

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

Organisasjonen når ut til målgruppen gjennom ulike kampanjer, prosjekter, sosiale medier, skolebesøk og undervisningsmaterieell. Ung i trafikken – Ingen venner å miste opplyser at organisasjonen i 2022 vil arbeide for å øke bevisstheten og styrke holdningene til de unge gjennom et systematisk kunnskapsbasert arbeid og prosjekter som bl.a. «DeathTrip» og «Edru sjåfør», i tillegg til e-læringskurs samt forebyggende arbeid knyttet til ruskjøring på elsparkesykkel.

Tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak og prisen Årets trafikksikkerhetskommune

Tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak skal bidra til å styrke lokalt trafikksikkerhetsarbeid i regi av kommuner, organisasjoner, interessegrupper mv. I 2021 ble det tildelt tilskudd på til sammen 4 mill. kr til 22 ulike tiltak, bl.a. trafikantrettede tiltak som kampanjer og materieell samt fysiske tiltak på trafikkarealer.

Prisen Årets trafikksikkerhetskommune skal framheve og hedre kommuner som har utmerket seg i lokalt trafikksikkerhetsarbeid, og som kan inspirere andre kommuner til økt innsats. Prisen ble i 2020 tildelt Rollag kommune, mens Bømlo kommune fikk den i 2021.

Oppfølging av Barnas transportplan

Regjeringen er opptatt av at alle barn skal kunne ferdes sikkert i trafikken, og at de skal kunne reise slik de selv ønsker. I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* er det et eget kapittel om Barnas transportplan der det bl.a. omtales tiltak som skal bedre trafikksikkerheten for barn og unge i perioden 2022–2027.

For å følge opp Barnas transportplan settes det av i alt 49 mill. kr til ulike tiltak i 2022. Disse omfatter:

- 40 mill. kr til ny tilskuddsordning for tryggere skoleveier og nærmiljøer på kap. 1320 Statens vegvesen, post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer
- 5 mill. kr i økt driftstilskudd til Trygg Trafikk på kap. 1300 Samferdselsdepartementet, post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.
- 2 mill. kr i driftstilskudd til organisasjonen Ung i trafikken – Ingen venner å miste på kap. 1300 Samferdselsdepartementet, post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.
- 2 mill. kr til Nasjonal Barnetråkløsning på kap. 595 Statens kartverk, post 01 Driftsutgifter, på Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett.

Sentralt i oppfølgingen av Barnas transportplan står den nye tilskuddsordningen for å stimulere til lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer, se nærmere omtale under kap. 1320, post 66.

Samferdselsdepartementet har rammeoverført 2 mill. kr til Statens kartverk for å utvikle en nasjonal barnetråkløsning for mobil registrering, forvaltning og tilgjengeliggjøring av data.

Barnetråkkdata kan brukes ved utarbeiding av planer og målrettede trafikksikkerhetstiltak for barn og unges ferdsel til skole og fritidsaktiviteter. En nasjonal løsning kan brukes av alle kommuner, tilsvarende Kartverkets eksisterende løsning for kartlegging av universell utforming/tilgjengelighetsdata.

Trygg Trafikk er en viktig aktør for barn og unges trafikksikkerhet og har en sentral rolle i en rekke av tiltakene i Barnas transportplan. 5 mill. kr av tilskuddet til organisasjonen i 2022 skal brukes til å følge opp regjeringens satsing på Barnas transportplan.

Ung i trafikken – Ingen venner å miste er en betydningsfull trafikksikkerhetsaktør overfor unge, med en særlig spisskompetanse på rus og holdningsskapende arbeid. Tilskuddet inngår som oppfølging av Barnas transportplan.

Post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap

Det foreslås bevilget 3 mill. kr som er en nominell videreføring av bevilgningen for 2021.

Formålet med tilskuddet er å støtte ulike aktørers finansiering av utgifter til sikkerhets- og beredskapsarbeid som bidrar til å styrke samfunnssikkerheten i samferdselssektoren. Retningslinjene for tilskuddsordningen ble oppdatert våren 2020. Målgruppen er Samferdselsdepartementets underliggende selskaper og foretak.

I 2020 dekte bevilgningen utgifter som Avinor AS hadde til utvikling av et tverrsektorielt øvingsprogram for mottaksapparat for personer ved luft-havner med internasjonal trafikk samt utgifter Entur AS hadde til forebyggende tiltak for å gjenopprette egen digital infrastruktur ved bortfall.

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2020	budsjett 2021	
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	681	499	500
	Sum kap. 4300	681	499	500

Post 01 Refusjon fra Utenriksdepartementet

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

tee) godkjennes som offisiell utviklingshjelp (ODA). Inntektsanslaget for 2021 på 0,5 mill. kr gjelder 16 pst. av bidraget til Verdenspostforeningen.

Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	14 634	14 385	14 500
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	144 900	133 455	160 500
70	Pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser			50 000
	Sum kap. 1301	159 534	147 840	225 000

For endringer i bevilgninger etter saldert budsjett 2021 vises det til kapittel 5.3 i del I.

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

Det foreslås å bevilge 14,5 mill. kr til Samferdselsdepartementets ordinære utredningsvirksomhet. Dette er en nominell videreføring av saldert budsjett 2021.

I 2022 vil bevilgningen gå til å gjennomføre flere utredningsprosjekter. Slike prosjekter er avgjørende som kunnskapsgrunnlag for departementets politikktutforming. Resultatene fra flere utredningsprosjekter publiseres, bl.a. på departementets nettsider.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen er den største nasjonale undersøkelsen om reisevaner og den viktigste kilden til informasjon om hvordan befolkningen reiser. Undersøkelsen finansieres av Samferdselsdepartementet og underliggende etater, Avinor AS, Nye Veier AS og Bane NOR SF. Kunnskapen fra undersøkelsen brukes i transportmodeller, til forskning og i nytte-kostnadsberegninger. Det planlegges å gjennomføre en pilot i 2022 der datainnsamlingen gjøres via en mobilapp. Dette gjøres parallelt med tradisjonell datainnsamling for å se om resultatene samsvarer, slik at en kan høste erfaring og vurdere om mobilapp skal bli en ordinær metode for datainnsamling i tillegg til den tradisjonelle spørreundersøkelsen. Det kan i tilfelle redusere utgiftene til å gjennomføre undersøkelsen.

I 2020 ble det gjennomført flere utredningsprosjekter, bl.a. de som er omtalt under.

Det er en stor utfordring for trafikksikkerhetsarbeidet at Samferdselsdepartementet ikke kjenner det reelle omfanget av skadde i vegtrafikken. Beregninger av underrapporteringen viser at den offisielle statistikken over politirapporterte

trafikkulykker med personskade bare fanger opp om lag 37 pst. av de hardt skadde som behandles i helsevesenet. I 2020 finansierte Samferdselsdepartementet sammen med Statens vegvesen, Helse- og omsorgsdepartementet, Folkehelseinstituttet og Trygg Trafikk en utredning i regi av Trygg Trafikk om hvordan en kan få fram mer komplette data over trafikkulykkesskader som behandles i helsevesenet. I rapporten presenteres et konkret forslag om et fyrårnprosjekt for å samle inn gode skadedata ved utvalgte sykehus og kommunale legevakter som sammen skal gi et representativt bilde av skadeomfanget i hele landet, i tillegg til et styrket apparat for innsamling og produksjon av statistikk og analyser. Forslaget følges opp av Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet beregnet DNV GL i 2020 fylkeskommunenes merkostnader ved overgang til lav- og nullutslippsferjer. I tillegg leverte Vista Analyse en utredning om satellittbasert veiprisering av tunge kjøretøy. Departementet har også satt i gang en utredning av universell utforming i transportsektoren som ferdigstilles i 2022.

Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås å bevilge 160,5 mill. kr. Dette er en økning på 27,0 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett 2021.

I 2022 legges det opp til 74,2 mill. kr til transportforskning og 86,3 mill. kr til Pilot-T og forskningssentre for bærekraftig transport. Midlene til transportforskning og forskningssentre for bærekraftig transport går til Norges forskningsråd, mens midlene til Pilot-T fordeles mellom Forskningsrådet og Innovasjon Norge. Regjeringen foreslår i tillegg å omprioritere 25 mill. kr fra avsetningene i Norges forskningsråd til Pilot-T og

forskningsssentre for bærekraftig transport. Det vises til videre omtale av disse to formålene nedenfor. Selve omprioriteringen er omtalt under kap. 285 Norges forskningsråd i Prop. 1 S (2021–2022) for Kunnskapsdepartementet. Som ledd i arbeidet med et mer effektivt og forenklet virkemiddelapparat har regjeringen satt et effektiviseringsmål på totalt 150 mill. kr for Innovasjon Norge innen utløpet av 2024. Av forutsatt reduksjon i 2022 på totalt 75 mill. kr, er 0,7 mill. kr fordelt på Samferdselsdepartementets midler til Pilot-T. For nærmere informasjon om oppfølgingen av områdegjennomgangen, se Prop. 1 S (2021–2022) for Nærings- og fiskeridepartementet.

Forskningsbevilgningen skal bidra til å sikre at vi utnytter mulighetene som forskning, utvikling og innovasjon gir, for å nå de overordnede målene for transportpolitikken, slik disse er uttrykt i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Sterke trender i retning digitalisering og grønn omstilling av transportsektoren krever innsats og samspill mellom myndigheter, aktører innen forskning, utvikling og innovasjon (FoUI) og næringsliv. Denne bevilgningen skal bl.a. bidra til ny teknologi og nye løsninger, mer effektive prosesser, og innsikt som er nødvendig for å planlegge et godt transportsystem. På forskningsområdet, som for de andre tiltakene og virkemiddelbruken i Nasjonal transportplan 2022–2033, vil det være viktig å ha fleksibilitet til å innrette ressursbruken ut fra det som anses som mest hensiktsmessig for å bidra til å nå transportpolitiske mål. Samferdselsdepartementet vil, bl.a. som del av oppfølgingen av Transport21, også utarbeide en kunnskapsstrategi med et samlet utfordringsbilde og en strategisk retning for forskningsinnsatsen i transportsektoren.

Den foreslåtte bevilgningen til økt satsing på Pilot-T og til forskningsssentre for bærekraftig transport er, sammen med nevnte omprioritering av Forskningsrådets avsetninger til samme formål, en del av oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2022–2033. Der varslet regjeringen en satsing på tverrsektoriell forskning, utvikling og pilotering, som bygger videre på satsingen på økt pilotering og mobilisering av næringslivet fra Nasjonal transportplan 2018–2029. Satsingen bidrar også til å følge opp noen av de viktigste tilrådingene i strategiprosessen Transport21.

Samferdselsdepartementets bevilgning vil også bidra til å nå regjeringens overordnede mål for forskningspolitikken, slik disse er uttrykt i Meld. St. 4 (2018–2019) *Langtidsplan for forskning og høyere utdanning 2019–2028*:

- styrket konkurransekraft og innovasjonsevne
- møte store samfunnsutfordringer
- utvikle fagmiljøer av fremragende kvalitet.

Norges forskningsråd og Innovasjon Norge er sentrale aktører i det norske forsknings- og innovasjonssystemet. Kunnskapsdepartementet har i samarbeid med departementene og Forskningsrådet utarbeidet et styringssystem for departementenes styring av Forskningsrådet. Samlet måloppnåelse for Norges forskningsråds virksomhet i 2020 er omtalt i Kunnskapsdepartementets budsjettproposisjon for 2022. Når det gjelder avsetninger i Norges forskningsråd og tiltak for å redusere avsetningene, vises det til nærmere omtale i Kunnskapsdepartementets budsjettproposisjon.

Det er rammeoverført 6,6 mill. kr fra poster på Samferdselsdepartementets budsjett til Kunnskapsdepartementet til økt kontingent for norsk deltakelse i Horisont Europa. Se omtale under kap. 288, post 73 i Prop. 1 S (2021–2022) for Kunnskapsdepartementet.

Forskningsssentre for bærekraftig transport

Den nye satsingen på forskningsssentre for bærekraftig transport tar sikte på å bygge kraftsenter for forskning på nye ideer og teknologier innen transportsektoren, samle fragmenterte FoU-miljøer og gi en mer samlet retning innen mobilitetsforskningen i Norge. En slik satsing vil være et viktig bidrag til å nå målene i Nasjonal transportplan 2022–2033. På sikt vil forskningsssentre for bærekraftig transport kunne bidra til at vi får mer transport for pengene ved at store utbyggingsprosjekter blir mer lønnsomme eller at det skapes innovative og kostnadseffektive alternativer til store utbyggingsprosjekter. Videre kan en senterordning kunne bidra til reduserte klimagassutslipp, økt trafikkikkerhet og økt verdiskaping for næringslivet.

Pilot-T

Pilot-T skal bidra til at nye løsninger raskere tas i bruk innen transportsektoren, og for at norske aktører kan være med i konkurransen om å levere nye mobilitetsløsninger for denne sektoren. Ordningen forvaltes av Norges forskningsråd og Innovasjon Norge i tett samarbeid.

I 2020 finansierte Pilot-T-midler både markedsnære prosjekter og prosjekter der det er behov for mer kunnskap før ny teknologi kan tas i

bruk. Ordningen innrettes i tråd med det alminnelige gruppeunntaket i EØS-reglene for statsstøtte.

Regjeringens satsing på samferdselsforskning for å løse de utfordringene sektoren står overfor, gir også betydelige muligheter for næringsutvikling. Gjennom denne aktiviteten kan næringslivet utnytte det potensialet for verdiskaping som ligger i digitalisering og grønn omstilling av transportsektoren. Dette kan gi muligheter for økt eksport og nye arbeidsplasser. En slik satsing må både ses i sammenheng med transportsektorens betydning i grønn omstilling og behovet for kobling mellom omstillingsbehov og krisetiltak, jf. NOU 2021: 4 *Norge mot 2025 – Om grunnlaget for verdiskaping, produksjon, sysselsetting og velferd etter pandemien* og Meld. St. 14 (2020–2021) *Perspektivmeldingen 2021*.

Pilot-T-prosjektene dekker en relativt stor bredde av produkter og tjenester for transportsektoren. Bruk av stordata for mer optimalisert beslutningsstøtte, logistikk og last-mile løsninger, intelligente transportsystemer (ITS) og Air Traffic Management (ATM) er noen av områdene hvor Pilot-T-prosjekter utvikler ny teknologi og tjenester. Det er en tydelig økning i antall private virksomheter som i dag er engasjert i IKT-prosjekter finansiert av Norges forskningsråd rettet mot transportsektoren, sammenliknet med perioden før Pilot-T. Innovasjon Norge innvilget i 2020 Pilot-T-midler gjennom tre nye innovasjonspartnerskap og tre nye bedriftsprojekter. En evaluering av innovasjonspartnerskap i 2019/2020 viste stort potensial for økt verdiskaping, og at kompetansen og prosessveiledningen som tilbys, er av avgjørende betydning. Pilot-T framstår som en attraktiv ordning for bedriftsprojekter. Ordningen gir norske bedrifter muligheten til å skape neste generasjon effektive, miljøvennlige og trygge transportløsninger for Norge og for internasjonale markeder.

Transportforskning

Vedlikehold, drift, investeringer og utvikling av transportsystemet må skje på bakgrunn av kunnskap. Utvikling av teknologi knyttet til digitalisering og klima kan bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet og til å fremme verdiskaping.

Programmene Transport 2025, ENERGIX og SAMRISK II skal bidra til å nå målene innen Samferdselsdepartementets ansvarsområder. Transport 2025 finansieres hovedsakelig av Samferd-

selsdepartementet, mens ENERGIX og SAMRISK II også mottar midler fra andre departementer.

Transport 2025 finansierer forskning, innovasjon og pilotering innenfor transportområdet. Hovedmålet er å bidra til kunnskap, kompetanse og innovasjon for effektive, sikre og bærekraftige transportløsninger for fremtiden. Transport 2025 omfatter også Pilot-T-ordningen, som bidrar til at norske bedrifter kan ta del i verdiskapingspotensialet knyttet til nye transportløsninger og til å få ny teknologi i bruk til nytte for næringsliv og samfunn. Målet med ENERGIX er å støtte en langsiktig og bærekraftig utvikling av energisystemet og bidra til at en oppnår et konkurransedyktig norsk næringsliv i omstillingen til lavutslippssamfunnet. SAMRISK II skal gi ny kunnskap og forståelse om farer og trusler mot samfunnets evne til å opprettholde viktige samfunnsfunksjoner og ivareta borgernes liv, helse og grunnleggende behov under ulike former for store påkjenninger.

Forskningsrådets tildeling fra Samferdselsdepartementet finansierte i 2020 forskning og innovasjon på strategisk viktige områder for politikktutforming og forvaltning og omstilling og konkurransekraft for transportsektoren. Resultatene fra 2020 viser at Forskningsrådet har fått fram relevant forskning av høy kvalitet, bl.a. forskning som vinner fram på internasjonale konkurransearenaer, og har bidratt til at Norge har solide forskningsmiljøer med kompetanse på områder som vil være sentrale i fremtiden.

I 2020 finansierte Norges forskningsråd forskningsprojekter som er relevante for transportsektoren, med totalt 421 mill. kr. Satsingen på miljøvennlig energi i transport utgjorde den største delen av porteføljen, og den målrettede satsingen Transport 2025 utgjorde den nest største delen av totalporteføljen på transport. Innenfor den målrettede innsatsen er prosjekter som bidrar til reduserte kostnader og bedre beslutningsstøtte for framtidige prioriteringer en økende andel av porteføljen. I tillegg finansieres det bl.a. prosjekter som bidrar til mer kunnskap om framtidige transportbehov, økt kapasitetsutnyttelse, transportsikkerhet og overgangen til mer miljøvennlige transportformer. I tillegg til dette er det en betydelig innsats innenfor maritim forskning og senterordninger som Forskningscentre for miljøvennlig energi, Sentre for forskningsdrevet innovasjon og Forskningsinfrastruktur. Dette er hovedsakelig innenfor områder knyttet til maritimsektor og energilagring og miljøvennlig energi for transport.

Konsekvenser av koronapandemien

Koronapandemien har truffet transportsektoren svært hardt. Løpende Pilot-T-prosjekter, innovasjonsprosjekter i offentlig sektor og forskerstyrte prosjekter har meldt om utfordringer med datainnsamling på grunn av endrende reisevaner, redusert kapasitet, manglende leveranser fra internasjonale leverandører, mangel på tilgang til testarenaer og kompetanse, samt permitteringer.

For å stimulere flere bedrifter til fortsatt å arbeide med FoU-basert innovasjon under pandemien, ble det i 2020 lyst ut midler til Pilot-T forprosjekter. Forprosjektene bidrar til å støtte bedrifter i tidlig fase bl.a. i arbeidet med å søke etter partnere og avklare potensiale prosjektet har for bruk og/eller kommersialisering. Forskningsrådet økte også støttegraden for nye Pilot-T-prosjekter ved utlysningen i 2020, i tråd med mulighetsrommet i statsstøtteregelverket.

Forskningsrådet har gjennom Transport 2025 også hatt målrettede utlysninger rettet mot håndtering og konsekvenser av koronapandemien.

Post 70 Pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser

Det foreslås bevilget 50 mill. kr.

Formålet med den nye tilskuddsordningen vil være å pilotere nullutslippsløsninger på anleggsplasser i transportsektoren. Tilskuddet vil gå til transportvirksomhetene som f.eks. Nye Veier AS, Bane NOR SF og Statens vegvesen. Tilskuddene skal dekke merkostnader knyttet til pilotprosjek-

tene. Samferdselsdepartementet vil stille krav om at virksomhetene rapporterer om hvordan tilskuddene har ført til faktisk bruk av nullutslippsløsninger på anleggsplassene. I denne rapporteringen vil Samferdselsdepartementet be om en vurdering av hvordan markedet for disse løsningene utvikler seg, slik at vi opprettholder et best mulig grunnlag for å vurdere utslippskutt fra anleggsplassene.

Ikke-veigående maskiner og kjøretøy til bruk på anleggsplasser er betydelige utslippskilder. Samtidig er det krevende å kutte utslipp på anleggsplasser i transportsektoren. Maskinene er store og tunge, mens anleggsplassene kan være lokalisert langt fra etablert kraftnett. Markedet for nullutslippsmaskiner og kjøretøy til bruk på anleggsplasser i transportsektoren er foreløpig i en tidlig fase, og merkostnaden ved investering i nullutslippsmaskiner kan være opptil tre ganger høyere enn for en dieselmaskin. Pilotprosjekter kan bidra til raskere utvikling og utprøving av nullutslippsløsninger til bruk på anleggsplasser i transportsektoren. Dette kan igjen bidra til at kostnaden ved å ta i bruk lav- og nullutslippsløsninger går ned. Satsingen på pilotprosjekter i anleggsplasser i transportsektoren støtter opp under regjeringens ambisjon om å halvere klimagassutslippene fra transportsektoren innen 2030 og dermed Norges forpliktelser under Paris-avtalen. Tilskuddsordningen for pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren følger opp Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021–2030* og *Handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren*.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022	Endring i pst.
1310	Flytransport	2 303 027	2 030 000	828 500	-59,2
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	119 800	35 000		-100,0
1313	Luftfartstilsynet	238 274	255 055	269 100	5,5
1314	Statens havarikommisjon	78 944	88 175	94 500	7,2
1315	Tilskudd til Avinor AS	3 670 000		250 000	100,0
	Sum kategori 21.20	6 410 045	2 408 230	1 442 100	-40,1

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022	Endring i pst.
4312	Avinor AS		444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	126 946	158 051	162 700	2,9
5619	Renter av lån til Avinor AS	23 416	19 200	14 500	-24,5
	Sum kategori 21.20	150 362	621 651	621 600	0,0

Luftfarten er en sentral del av det norske transportnett. Den er spesielt viktig for store deler av distriktene, en forutsetning for verdiskapning i hele landet og samkvem og samhandling med utlandet. Regjeringen vil sikre at Norge har en god og framtidsrettet infrastruktur for luftfart. Den ønsker en konkurransedyktig norsk luftfartsnæring som gir de reisende gode flytilbud.

Regjeringen vil være en pådriver for forpliktende internasjonalt samarbeid om å redusere luftfartens miljøbelastning. Den vil også legge til rette for bl.a. økt bruk av biodrivstoff og bruk av null- eller lavutslippsteknologier i fly.

Regjeringen vil sørge for gode og rettferdige rammevilkår for ikke-statlige flyplasser. Videre vil

den legge til rette for at kommuner og private kan delta i utvikling av og rundt lufthavner og bidra til økt eksport av sjømat og annen frakt fra norske lufthavner.

Samferdselsdepartementets virkemidler innen luftfart omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon, eierstyring av Avinor AS og kjøp av flytransporttjenester.

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for å føre tilsyn med sikkerheten i norsk sivil luftfart. Statens havarikommisjon undersøker ulykker og hendelser innen luftfart samt ulykker og hendelser innen veitrafikk, jernbane, skipsfart og i forsvarssektoren. Avinor AS har ansvaret for 43 sivile

lufthavner med rutetrafikk, og leverer flysikrings-tjenester til både sivil og militær luftfart gjennom datterselskapet Avinor Flysikring AS.

Departementet følger opp målene som er gitt på luftfartsområdet i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*.

Samlet forslag til bevilgning til luftfartsformål er 1,4 mrd. kr. Det foreslås å bevilge 828,5 mill. kr til kjøp av flytransport, mens det til drift av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon foreslås til sammen 363,6 mill. kr. Statens havarikommisjon skal i løpet av 2022 etablere en permanent ordning for undersøkelser i petroleumssektoren. Til planlegging av nye lufthavner ved Mo i Rana og i Bodø foreslås til sammen 250 mill. kr.

Resultatrapport 2020

Luftfartsmarkedet

Koronapandemien påvirket luftfarten sterkt i 2020. Målt i antall passasjerer falt trafikken med 62,7 pst. fra 2019. Totalt ble det registrert 21,3 mill. terminalpassasjerer på norske flyplasser, fordelt med 15,2 mill. innenriks, 5,5 mill. til og fra utlandet og 0,5 mill. til og fra offshore oljeinstallasjoner på kontinentalsokkelen. Prosentvis innebærer dette at innenlandstrafikken ble redusert med 52,2 pst., mens utlandstrafikken og offshoretrafikken falt med henholdsvis 77,6 og 13,9 pst.

I perioden 2010–2020 falt antallet flypassasjerer ifølge Avinor med 50,8 pst. Innenlandstrafikken var 41,4 pst. lavere i 2020 enn i 2010, mens

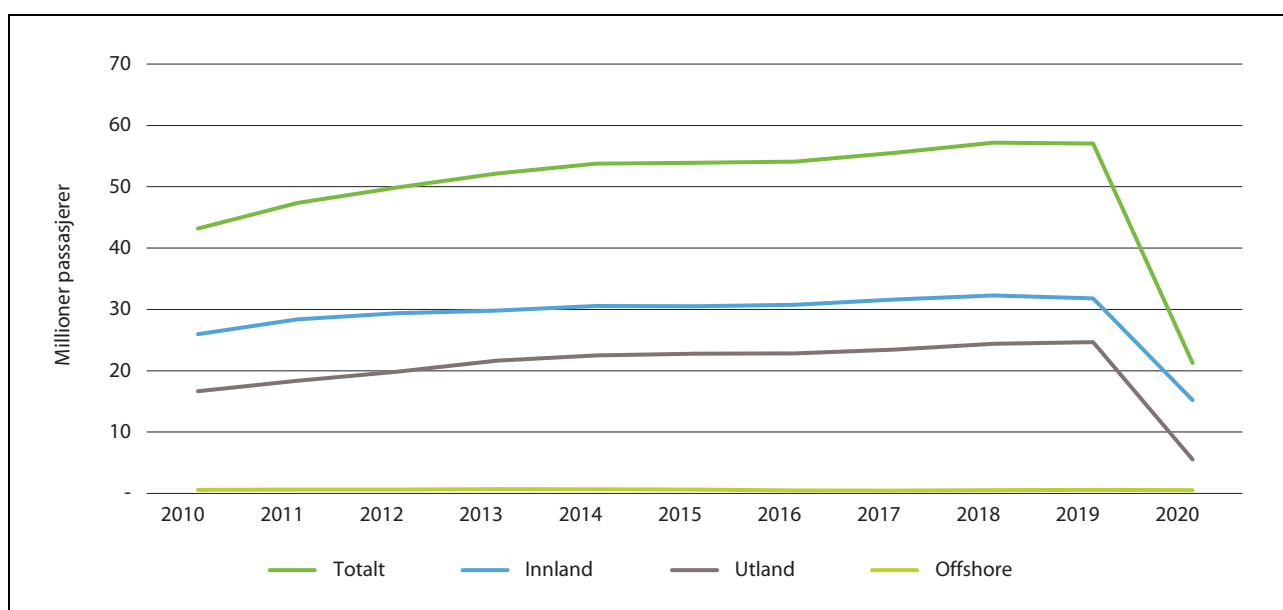
utlandstrafikken var 67 pst. lavere. Antallet passasjerer til og fra sokkelen var 9,2 pst. lavere i 2020 enn i 2010.

Ifølge Avinor gikk antall kommersielle flybevegelser (avganger og landinger) ved norske flyplasser i 2020 ned med 35,5 pst. fra 2019. Innenlands var nedgangen på 27,7 pst., mens det på utlandstrafikken var en reduksjon på 65,8 pst. Antall offshore helikopterflyginger falt med 3,0 pst.

Totalt falt antall kommersielle flybevegelser med 35,8 pst. fra 2010 til 2020. Innenlands var antallet flybevegelser 31,5 pst. lavere enn i 2010, mens de til og fra utlandet falt med 61,4 pst. Antallet flybevegelser til og fra sokkelen var 5,1 pst. lavere i 2020 enn i 2010.

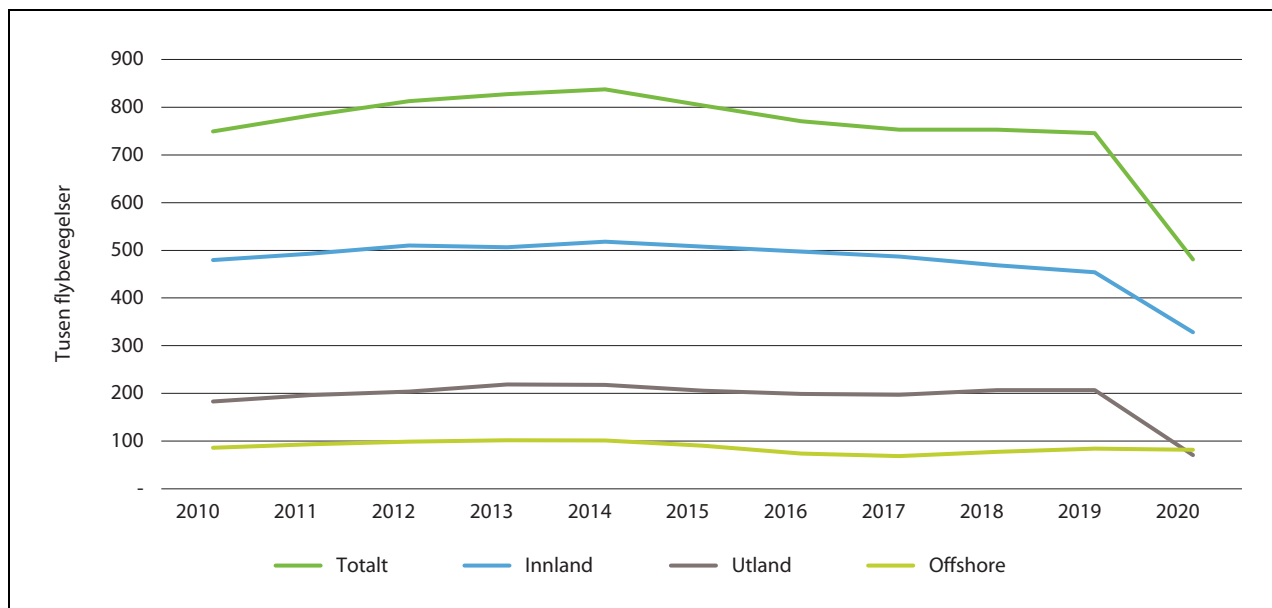
Regjeringen har siden pandemiutbruddet i mars 2020 satt i verk en rekke tiltak for å motvirke de negative effektene for luftfarten og for fortsatt å legge til rette for et velfungerende luftfartsmarked. Dette omfattet bl.a. en statlig lånegarantiordning for flyselskap og fritak for flypassasjeravgift. I tillegg fikk flyselskapene fritak fra å betale lufthavn-avgifter til Avinor. For å opprettholde et tilstrekkelig flyrutetilbud for samfunnskritiske funksjoner ble det foretatt et omfattende minstetilbudskjøp av innenlandske flyruter. På tross av den betydelige nedgangen i etterspørselen etter flyreiser i 2020 er det flere aktører som opererer i det norske innenriksmarkedet enn tidligere. Dette viser at dette markedet er attraktivt.

Koronapandemien har medført at en stor del av Avinors inntekter falt bort. For å avhjelpe den økonomiske situasjonen i Avinor og legge til rette



Figur 6.1 Passasjerutvikling ved norske flyplasser 2010–2020

Kilde: Avinor AS



Figur 6.2 Utvikling i antall flybevegelser ved norske flyplasser 2010–2020

Kilde: Avinor AS

for omstilling og langsiktig lønnsomhet i selskapet, bevilget Stortinget i 2020 et driftstilskudd til selskapet. Videre vedtok Stortinget at det ikke skulle utbetales utbytte for regnskapsåret 2019, og at selskapet fikk avdragsfrihet på statslånet. Samlet la disse tiltakene til rette for at Avinor fortsatt kunne overholde egenkapitalkravet i vedtektene, og at selskapet kunne gjennomføre igangsatte investeringer og investeringer som ikke kunne utsettes uten betydelige kostnader. Generelt ble reinvesteringer nedskalert og kapasitetsøkende investeringer skjøvet på. Vedlikehold for å ivareta sikkerhet og driftsstabilitet og enkelte strategiske investeringer, som ny terminal ved Tromsø lufthavn, ble videreført. Planleggingen av flyttingen av Bodø lufthavn og ny lufthavn i Mo i Rana er også videreført.

Staten har også gitt Sandefjord lufthavn, Torp og Haugesund lufthavn, Karmøy tilskudd til dekning av tap.

Flysikkerhet

Luftfartstilsynet gjennomførte i 2020 om lag 85 pst. av alle planlagte tilsyn. Pandemien medførte at en stor del av tilsynene ble gjennomført som fjernrevisjoner. Tilsynsvirksomheten gjaldt særlig menneskelige faktorer og selskapenes økonomi. I overkant av 100 tilsyn ble enten kansellert eller utsatt til 2021. Det ble på europeisk nivå etablert en rekke unntaksordninger, spesielt knyttet til trening av personell og krav til fysisk verifikasjon for å forlenge en godkjenning. I 2020 ga Luft-

fartstilsynet en rekke dispensasjoner basert på disse ordningene.

Et lavere aktivitetsnivå i 2020 bidro til færre ulykker og alvorlige hendelser. Luftfartstilsynets overordnede vurdering er at sikkerhetsnivået i norsk luftfart fortsatt er akseptabelt.

Luftfarten blir stadig mer global og kompleks, bl.a. ved at flyselskaper som Luftfartstilsynet godkjenner og fører tilsyn med, etablerer baser og drift i flere land. Det er derfor et økt behov for samarbeid mellom flere lands myndigheter. Det er også flyselskap og flyskoler som velger å få en europeisk godkjenning fra EUs luftfartssikkerhetsbyrå, EASA, i stedet for en nasjonal godkjenning. EASA delegerer tilsynsoppgavene til enkelte nasjonale myndigheter, og Luftfartstilsynet har inngått avtale med EASA, slik at tilsyn med operatører, flyskoler, simulatorer osv. kan delegeres til norske myndigheter.

Arbeid med luftfartshinder og vindmølleparaker var prioritert av Luftfartstilsynet i 2020. Tilsynet arbeider sammen med andre etater for å finne en løsning som ivaretar både flysikkerhet, miljøhensyn og Forsvarets operative behov.

Luftfartstilsynet satte i 2020 i gang en stor sikkerhetsstudie for innlands helikopter. Studien støttes økonomisk av aktørene på arbeidstaker- og arbeidsgiversiden samt de store kundene innenfor kraftbransjen.

I 2020 presenterte Luftfartstilsynet for første gang flysikkerhetsresultatene fra foregående år i en egen rapport. Rapporten bygger på informasjon om hvilke typer luftfartshendelser og -ulyk-

ker samt sikkerhetsrelatert informasjon som luftfartsaktørene har rapportert til myndighetene.

Avinor Flysikring AS utvikler fjernstyrte tårn. Dette innebærer at tårntjenestene styres fra et sentralisert tårnsenter. Avinor Flysikring AS utvikler systemet i samarbeid med Avinor AS og Kongsberg Defence & Aerospace. Målet er å legge til rette for bedre og mer effektiv drift, samtidig som sikkerheten opprettholdes eller bedres. Røst lufthavn ble første lufthavn med fjernstyrt tårndrift i 2019. I 2020 ble løsningen tatt i bruk på ytterligere tre lufthavner (Vardø, Hasvik og Berlevåg). I oktober 2020 åpnet Avinors nye senter for fjernstyrte tårn i Bodø. Etter planen skal fjernstyrte tårn tas i bruk på 15 lufthavner innen utgangen av 2022.

I Meld. St. 30 (2016–2017) *Verksemnda til Avinor AS*, jf. Innst. 430 S (2016–2017), ble det lagt til grunn at flysikringstjenester skal konkurranseutsettes. Avinor har gjennomført konkurranse om lufttrafikk-tjenesten ved to lufthavner. Avinor evaluerer konkurransene som er gjennomført, og analyserer videre muligheter for konkurranseutsetting. For å følge opp meldingen har Samferdselsdepartementet bl.a. satt i gang en prosess med sikte på å skille eierskapet av Avinor Flysikring AS ut av morselskapet Avinor AS. En slik utskilling blir ansett som en nødvendig betingelse for å sikre tilstrekkelig avstand mellom kjøpere og selgere av flysikringstjenester. På grunn av koronapandemien vil Samferdselsdepartementet sette arbeidet med utskillingen av Avinor Flysikring AS på vent til luftfartsnæringen har kommet inn i en situasjon der markedene fungerer mer normalt.

Droner

Antall droneoperatører økte også i 2020. Både fartøy og operasjoner blir stadig mer komplekse. For å gi norske droneoperatører en mulighet for å få en godkjenning som er akseptert i resten av Europa, ble felleseuropeisk regelverk for droneoperatører vedtatt som norsk regelverk i november 2020, og det trådte i kraft 1. januar 2021. I 2020 arbeidet Luftfartstilsynet med kommende felleseuropeisk regelverk for sertifisert kategori (droneoperasjoner med høy risiko, sammenliknbart med bemannet luftfart). Videre har tilsynet arbeidet med et felleseuropeisk regelverk for luftrom hvor droner bare kan fly dersom de bruker et sett digitale og automatiserte tjenester, såkalt U-Space. Regelverkene ble vedtatt i 2021 og ventes å tre i kraft i løpet av 2022 og 2023.

Den sterke veksten innen dronevirksomheten har medført økt behov for å styrke sikkerhetsarbeid

et og å legge til rette for sikker integrering av droner i luftrommet. Luftfartstilsynet arbeidet i 2020 med å øke sin kompetanse og kapasitet på området. I 2020 etablerte tilsynet en droneportal for registrering av alle droneoperatører, kommersielle og private. Den ble åpnet for brukere 1. januar 2021. Portalen inneholder også e-læringskurs og eksamen for dronepiloter.

Klima og miljø

Ifølge Statistisk sentralbyrås siste offisielle tall tilsvarte klimagassutslippene fra all innenriks luftfart om lag 2,3 pst. av samlede innenriks utslipp i 2019 (om lag 1,2 av totalt 51,7 mill. tonn CO₂-ekvivalenter). Klimagassutslippene fra utenrikstrafikken, dvs. fra salg av drivstoff på norske flyplasser til fly med første destinasjon i utlandet, er beregnet av Statistisk sentralbyrå og Miljødirektoratet til 1,7 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2019. Fra mars 2020 gikk utslippene drastisk ned på grunn av koronapandemien, og framtidig utvikling er usikker.

Det ble innført et omsetningskrav på 0,5 pst. avansert biodrivstoff til luftfart fra 1. januar 2020. I 2020 ble det omsatt 2,5 mill. liter avansert biodrivstoff i luftfart i Norge. Dette tilsvarer en reduksjon i direkte CO₂-utslipp fra luftfart i og fra Norge på 6 375 tonn CO₂-ekvivalenter.

Luftfartstilsynet har deltatt i arbeidet med å redusere støybelastningen fra fly og helikoptre, ved å bidra i Den internasjonale organisasjonen for sivil luftfart (ICAO) og EASAs arbeid med helikopterstøy. Gjennom nasjonalt og internasjonalt samarbeid videreførte Luftfartstilsynet og Avinor i 2020 arbeidet med å legge til rette for mer klimavennlig luftfart, bl.a. gjennom utredningen *Forslag til program for introduksjon av elektrifiserte fly i kommersiell luftfart* fra mars 2020. Luftfartstilsynet ledet i 2020 også en internasjonal arbeidsgruppe som skal utarbeide et veikart mot null- og lavutslippsluftfart.

Samfunnssikkerhet

Luftfartstilsynet oppdaterte i 2020 den scenariobaserte risikovurderingen knyttet til terror/sabotasje (security) mot luftfarten og fant at scenarioene ikke har endret seg nevneverdig ut fra tidligere vurderinger av egenskapene til aktører som kan utgjøre en trussel. Det ble foretatt en egen risikovurdering som spesifikt tok for seg forhold knyttet til security under koronapandemien. Det digitale trusselbildet har tilspisset seg, og Luftfartstilsynets vurdering er at kritisk infrastruktur i

stadig større omfang framstår som et attraktivt mål for ulike trusselaktører.

Universelt utformede reisekjeder

Som følge av pandemien har samarbeidet mellom Avinor og de ulike transportetatene på dette området tidvis blitt stilt i bero i 2020. Avinor har bidratt inn i en utredning i regi av Statens vegvesen om felles utfordringer og kunnskap innen universell utforming.

Statens havarikommisjon

Statens havarikommisjons undersøkelser skal bidra til å forbedre sikkerheten og forebygge ulykker innen luftfart, veitrafikk, jernbane og sjø samt i forsvarssektoren. Ansvar for sistnevnte ble overført til havarikommisjonen 1. juli 2020.

Koronapandemien påvirket havarikommisjonsens arbeid i 2020. Det var vanskeligere å få gjennomført utrykninger, intervjuer og arbeid med skjermingsverdig informasjon i en situasjon med omfattende nasjonale og lokale tiltak knyttet til mobilitet. I 2020 avsluttet havarikommisjonen 46 undersøkelser som er fem flere enn i 2019.

Utfordringer, mål og prioriteringer 2022

Luftfarten har vært hardt rammet av koronapandemien og berørte aktører har opplevd to krevende år, både fordi etterspørselsvirkningen kom brått og var stor. Det er betydelig usikkerhet knyttet til utviklingen i flytrafikken 2022 og årene som kommer, ikke minst til og fra utlandet. Flytrafikken ventes å øke betydelig i 2022 sammenliknet med 2021, men det er usikkert hvor raskt gjenopphentingen vil skje. Avinor venter i sine prognoser at flytrafikken i 2022 vil ligge på 75-80 pst. av nivået for et normalår før pandemien. Endrede reisevaner, bl.a. økt brukt av digitale løsninger, kan påvirke etterspørselen og kreve betydelig omstilling samt bidra til varige, strukturelle endringer i næringen.

Regjeringen har satt i gang et arbeid med en stortingsmelding om en nasjonal luftfartsstrategi. Det tas sikte på at meldingen skal legges fram for Stortinget i 2022. Som grunnlag for dette arbeider Samferdselsdepartementet nå med å kartlegge utviklingen i luftfarten etter pandemiutbruddet, og å identifisere utfordringer, muligheter og internasjonale utviklingstrekk med betydning for norsk luftfart.

Flysikkerhet

Ett av målene for transportsektoren i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* er nullvisjonen om ingen drepte og hardt skadde i transportsektoren. Flysikkerheten i norsk luftfart er generelt høy. Det er et mål å opprettholde og styrke sikkerhetsnivået. Sikkerhetsutfordringene er større for innlands helikopteroperasjoner, allmennflygning og luftsport enn annen kommersiell luftfart.

Koronapandemien har hatt store finansielle og operasjonelle konsekvenser for luftfartsaktørene. For å opprettholde driften ga Luftfartstilsynet aktørene en rekke unntak og dispensasjoner. Dette vil sammen med utsatt tilsynsvirksomhet følges opp av tilsynet i 2022. Luftfartstilsynet skal også gjennomføre godkjenningprosesser for nye flyselskaper og flyskoler som er på vei inn i markedet.

Luftfartstilsynet skal bidra til å videreutvikle sikkerhetskulturen offshore, bl.a. gjennom samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel. Det er nå opprettet et trepartsforum for innlands helikoptervirksomhet som skal gjennomføre en ny sikkerhetsstudie.

I arbeidet med å sikre luftfarten mot terror og sabotasje (security) fører Luftfartstilsynet tilsyn med stadig flere virksomheter på ulike områder. Digital sikkerhet (cyber security) blir stadig viktigere. Luftfartstilsynet har satt i gang tilsynsvirksomhet og sikkerhetsdialog med aktørene.

Som ledd i oppfølgingen av Norges flysikkerhetsprogram (State Safety Program) utarbeider Luftfartstilsynet en flysikkerhetsplan som skal ta opp særlig viktige utfordringer i norsk luftfart. Luftfartstilsynet har også startet en oppdatering av Norges flysikkerhetsprogram, og det vil også bli en evaluering av flysikkerhetsmålene.

Digitalisering

Luftfartstilsynet skal i 2022 prioritere arbeidet med digitalisering i henhold til tilsynets digitaliseringsstrategi og -plan. Det europeiske flysikkerhetsbyrået EASA har iverksatt et arbeid med digitalisering av pilotsertifikater som Luftfartstilsynet vil følge opp. Hensikten er å komme over på en standardisert europeisk løsning som vil gi en bedre og sikrere løsning både for pilotene og myndighetene.

For å kunne måle egne data mot bransjen for øvrig etterspør aktørene innen norsk luftfart gode referansedata til bruk i flysikkerhetsarbeidet. Luftfartstilsynet har slike data og skal gjøre denne informasjonen tilgjengelig på en god måte.

Arbeidstilsyn

Luftfartstilsynet er arbeidstilsyn for flygende personell. I 2020 ble det vedtatt endringer i arbeidsmiljøloven som innebærer at myndighetene har fått et ansvar for å føre tilsyn med innleie- og likebehandlingsreglene i arbeidsmiljøloven. Luftfartstilsynet har ansvaret for å føre slikt tilsyn når det gjelder flygende personell.

Koronapandemien har skapt ny interesse for det norske innenlandsmarkedet hos ikke-norske flyselskap med EØS-lisens. Dette reiser vanskelige spørsmål om anvendelsen av norske regler knyttet til arbeidsforhold for utlendinger som arbeider i Norge mer enn helt forbigående. Som forberedelse til den kommende luftfartsstrategien har derfor Samferdselsdepartementet bestilt en rettslig utredning av disse spørsmålene.

Droner

Dronesektoren er fortsatt i sterk vekst, og trolig eier nærmere 400 000 nordmenn en drone. I tillegg driver et stort antall operatører kommersiell virksomhet knyttet til droner. De største norske aktørene innenfor dette segmentet gjennomfører store komplekse operasjoner med oppdrag også utenfor Norges grenser. Det er estimert at Luftfartstilsynet i 2022 skal føre tilsyn med 300-400 operatører.

Det foreslås å styrke Luftfartstilsynets budsjett i 2022, slik at det blir i stand til å utvikle, gjennomføre, føre tilsyn med og håndheve nytt EU/EØS-regelverk om droner. Videre skal den økte bevilgningen sørge for at Luftfartstilsynet kan drive nødvendig sikkerhetsarbeid og føre tilsyn for en sikker og effektiv integrering av droner i tråd med målene i Norges dronestrategi. Deler av midlene er øremerket markedstilsyn av droner. En EU-forordning på droneområdet setter produktkrav til masseproduserte droner samt krav til markedstilsyn med slike droner. Samferdselsdepartementet har ansvar for dette regelverket, som vil tre i kraft våren 2022. Foreløpig er det ikke utpekt hvilken myndighet som skal ha ansvaret for markedstilsynet.

Samfunnssikkerhet

Luftfartstilsynet har et overordnet og koordinerende ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap for luftfartssektoren. Dette innebærer ansvar for tverrfaglig koordinering, oppdatering og utarbeidelse av risiko og sårbarhetsanalyser til Samferdselsdepartementet knyttet til emner som stor-

ulykke, omfattende driftsstans/funksjonssvikt, terrorisme, sabotasje/spionasje/cyberangrep, sikkerhetspolitikk, ny teknologi og digitalisering samt strukturelle endringer. Luftfartstilsynet har også ansvaret for å oppdatere scenariobasert risikovurdering for terrorisme/sabotasje (security) årlig. Videre skal tilsynet ha oversikt over risiko forbundet med flyging over konfliktsoner og skal i denne sammenheng innhente relevant informasjon hos myndighetsorganer, organisasjoner, forskningsinstitusjoner og lignende.

Nye krav til digital håndtering av cyber-trusselen, i tilknytning til det som ofte kalles securityregelverket, trer i kraft 1. januar 2022. EUs luftfartsbyrå, EASA, la sommeren 2021 fram forslag til et nytt regelverk for styring av risiko knyttet til informasjonssikkerhet i luftfarten, og det tas sikte på at Europakommisjonen vedtar reglene i tredje kvartal 2022. Reglene innebærer bl.a. at tilsynsmyndigheter og aktører i alle deler av luftfarten skal ha oversikt over sine digitale systemer, gjennomfører risikovurderinger og innfører tiltak basert på vurderingene. Videre skal virksomhetene dokumentere og beskytte sine digitale systemer, og etablere tiltak for å avdekke og håndtere cyberangrep.

Luftfartstilsynet skal innen 1. november 2021 legge fram en utredning som dokumenterer behovet for et responsmiljø for å håndtere digitale hendelser i luftfartssektoren, og hva slags responsmiljø som eventuelt bør etableres for å sikre tilfredsstillende håndtering av større digitale hendelser i luftfartssektoren i hele krisespekteret.

Klima og miljø

Samferdselsdepartementet vil i 2022 fortsette arbeidet for å redusere de negative miljøpåvirkningene fra luftfarten.

I dag er ingen null- eller lavutslippsfly godkjent og tilgjengelige for å trafikere kommersielle flyruter. Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021–2030* inneholder flere tiltak for å drive fram teknologiutvikling i luftfarten. Bl.a. skal det legges til rette for at Norge blir en arena for innfasing, testing og utvikling av null- og lavutslippsfly. Samferdselsdepartementet har bedt Luftfartstilsynet og Avinor om å følge opp dette. Eksisterende virkemidler, som f.eks. Enova, skal forsere utvikling og innfasing av utslippsreducerende teknologi.

Luftfartens klimautfordringer må også løses internasjonalt. Rundt 2,5 pst. av globale CO₂-utslipp kommer fra luftfartssektoren, og utslippene er ventet å øke. Den internasjonale organisasjonen for

sivil luftfart (ICAO) vedtok på generalforsamlingen i 2019 at det skal settes i gang et arbeid med sikte på å fastsette et nytt langsiktig klimamål for den internasjonale luftfarten på generalforsamlingen i 2022. Der vil det også gjennomføres en første revisjon av den globale markedsmekanismen for kjøp av utslippsreduksjoner for internasjonal luftfart (CORSA). Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet skal fortsette samarbeidet om å gjennomføre CORSA i Norge. Miljødirektoratet håndhever markedsmekanismen overfor berørte norske flyselskaper.

Samferdselsdepartementet vil bidra til mer kunnskap om luftfartens klimapåvirkninger globalt gjennom fortsatt støtte til norsk forskerdeltakelse i en arbeidsgruppe om temaet under ICAOs miljøkomité. Videre vil departementet følge med på prosessen i EU om mulige endringer i kvotehandelssystemet knyttet til luftfart og et regelverksinitiativ om bruk av bærekraftig drivstoff til luftfart.

Luftfarten påvirker miljøet først og fremst gjennom utslipp av klimagasser, men også ved støy og lokal forurensing rundt flyplassene. Både nasjonalt og i internasjonale arbeidsgrupper arbeider Luftfartstilsynet med tiltak for å redusere støybelastningen fra luftfart.

Risiko for forurensing av vann- og grunnforhold fra drift av Avinors flyplasser er i hovedsak knyttet til avising av fly og rullebaner, brannøvelser og risiko for utslipp fra håndtering av drivstoff. Avinor følger opp forbruk og utslipp av avisingskjemikalier, og at dette ikke skal påvirke vannmiljø negativt. Videre har Avinor et stort prosjekt

for å håndtere fluorholdig forurensing (PFAS) fra tidligere bruk av brannskum

Nye lufthavner

Regjeringen ønsker å legge til rette for flytting av Bodø lufthavn. Det vil frigjøre areal til byutvikling. Målet med prosjektet er å bidra til en positiv byutvikling og styrke den regionale utviklingen. Det settes i 2022 av 200 mill. kr til å planlegge ny lufthavn i Bodø og 50 mill. kr til videre planlegging av ny lufthavn ved Mo i Rana. Forventet anleggsstart for lufthavnen ved Mo i Rana er i 2022 forutsatt at det er inngått forpliktende avtale om lokalt bidrag.

Salg av Fagernes lufthavn

Rutedriften på Fagernes lufthavn ble lagt ned 1. april 2016. Avinor har sørget for nødvendig vedlikehold av lufthavnen fram til 1. juli 2021, jf. Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar* og Innst. 380 S (2017–2018). Det har vært lagt til grunn at lufthavnen skulle selges med en forutsetning om videre drift som lufthavn. Det har vist seg at det er uklart om statsstøttereguleringen innenfor EU/EØS åpner for at lufthavnen kan selges med en slik betingelse, og at det kan ta lang tid å få en slik avklaring. For å unngå at lufthavnen blir liggende uten virksomhet og med vedlikeholdskostnader for Avinor i lang tid framover, vil lufthavnen nå bli solgt uten at det stilles krav om videre lufthavndrift.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Saldert		
		Regnskap 2020	budsjett 2021	Forslag 2022
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	2 269 975	2 030 000	828 500
71	Kjøp av hjemtransport med fly av nordmenn på reise og særskilt frakt	33 052		
	Sum kap. 1310	2 303 027	2 030 000	828 500

For endringer i bevilgninger etter saldert budsjett 2021 vises det til kapittel 5.3 i del I.

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Samferdselsdepartementet foreslår å bevilge 828,5 mill. kr til statlig kjøp av regionale flyruter i 2022. Reduksjonen fra saldert budsjett 2021 er

knyttet til bortfall av ekstraordinære tiltak på grunn av koronapandemien.

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

Fra 1. oktober 2021 ble det statlige kjøpet utvidet midlertidig som følge av pandemien, med de fire nye rutene Stokmarknes–Bodø, Stokmarknes–Tromsø, Florø–Oslo og Ørsta–Volda–Oslo. Avtaleperioden for de to førstnevnte utløper 31. mars 2022 og 31. mars 2024 for de øvrige.

Som en del av regionreformen skulle fylkeskommunene i løpet av de neste årene overta ansvaret for kjøp av flyruter. For å følge opp anmodningsvedtak nr. 959 fra sesjonen 2020–2021, jf. Dokument 8:158 S (2020–2021) og Innst. 435 S (2020–2021), har regjeringen besluttet å stanse arbeidet med å overføre ansvaret for flyrutekjøp.

Samferdselsdepartementet har derfor lyst ut konkurransen om flyrutene i Nord-Norge for en ny kontraktsperiode fra 1. april 2022. Rutene Stokmarknes–Bodø og Stokmarknes–Tromsø er inkludert i dette kjøpet. Departementet tar sikte på å tildele kontrakter rundt årsskiftet 2021/2022.

Ruteområder i Nord-Norge med kontrakter som gjelder til 31. mars 2022:

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

- Sandnessjøen–Bodø v.v. og Sandnessjøen–Trondheim v.v.
- Mo i Rana–Bodø v.v. og Mo i Rana–Trondheim v.v.
- Mosjøen–Bodø v.v. og Mosjøen–Trondheim v.v.
- Namsos–Trondheim v.v. og Rørvik–Trondheim v.v.
- Harstad/Narvik–Bodø v.v. (ny rute fra 1. januar 2021).
- Stokmarknes–Bodø v.v. (ny rute fra 1. oktober 2021)
- Stokmarknes–Tromsø v.v. (ny rute fra 1. oktober 2021).

Ruteområder i Sør-Norge med kontrakter som gjelder til 31. mars 2024:

- Røros–Oslo v.v.
- Førde–Oslo v.v.
- Sogndal–Oslo v.v.
- Sandane–Oslo v.v.
- Ørsta–Volda–Bergen v.v.
- Sogndal–Bergen v.v.
- Sandane–Bergen v.v.
- Ørsta–Volda–Oslo v.v. (ny rute fra 1. oktober 2021)
- Florø–Oslo v.v. (ny rute fra 1. oktober 2021).

Kontrakten for helikopterruten Værøy–Bodø v.v. som gjelder til 31. juli 2024, ble overført til Nordland fylkeskommune 1. januar 2021. Tilskuddet til denne ruten ble derfor overført til fylkets rammetilskudd, jf. kap. 572 på Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett. På bakgrunn av oppfølgingen av anmodningsvedtak nr. 959 for sesjonen 2020–2021 inviterte Samferdselsdepartementet Nordland fylkeskommunene til en dialog om å tilbakeføre ansvaret for denne ruten til staten. Det er enighet om at kontraktsansvaret tilbakeføres til staten fra 1. januar 2022, og tilskuddet til ruten er overført fra Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett til Samferdselsdepartementets budsjett.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
01	Driftsutgifter	238 274	255 055	269 100
	Sum kap. 1313	238 274	255 055	269 100

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 269,1 mill. kr, som er en økning på om lag 14 mill. kr fra saldert budsjett 2021. Økningen er knyttet til tilsynets arbeid på området ubemannede luftfartøy (droner).

I den foreslåtte bevilgningen på posten er det tatt hensyn til en økning på 0,5 mill. kr på grunn av ventet endret pensjonspremie til Statens pensjonskasse ved endret premiemodell. Arbeidsgiveravgift er tilsvarende økt, jf. nærmere omtale i kapittel 4.2 i del I.

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for sikkerheten i norsk sivil luftfart. En sentral oppgave er å bidra til at aktørene i sivil luftfart oppfyller kravene i gjeldende regelverk på området. I tillegg til å drive godkjenningprosesser fører Luftfartstilsynet tilsyn med bl.a. luftfartøyer, flyselskaper, utdanningsorganisasjoner, verksteder, personell, flyplasser, flysikringstjenester og allmennflyging og med at flypassasjerenes rettigheter blir ivare tatt på en tilfredsstillende måte. Videre arbeider Luftfartstilsynet med å sikre luftfarten mot terror og sabotasje (security), samfunnssikkerhet og

beredskap på luftfartsområdet samt helse, miljø og sikkerhet for flygende personell. Luftfartstilsynet har også en rekke direktoratsoppgaver, bl.a. å utvikle og oppdatere nasjonalt og felleseuropeisk regelverk, informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet for øvrig samt å yte god service som sakkyndig innenfor luftfartsområdet. Luftfartstilsynet bistår Samferdselsdepartementet i forbindelse med utredninger og andre større saker innenfor luftfarten og er representert i internasjonale organisasjoner på luftfartsområdet med stor betydning for Norge.

Det foreslås å styrke Luftfartstilsynets budsjett, slik at tilsynet blir i stand til å utvikle, gjennomføre, føre tilsyn med og håndheve nytt EU/EØS-regelverk om droner. 1,3 mill. kr av økningen finansieres ved gebyrinntekter. Deler av midlene settes av til markedstilsyn av droner.

For å sette organisasjonen bedre i stand til å utføre nåværende og framtidige oppgaver skal Luftfartstilsynet i 2022 fortsette arbeidet med å effektivisere virksomheten. Digitalisering er sentralt i dette arbeidet.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
01	Gebyrinntekter	126 060	158 051	162 700
02	Refusjon av diverse utgifter	886		
	Sum kap. 4313	126 946	158 051	162 700

Det budsjetteres med 162,7 mill. kr i gebyrinntekter.

Luftfartstilsynets inntekter kommer i all hovedsak fra gebyrer betalt av næringen for adgangskontroll og tilsyn med luftfartøyer, luft-

fartsselskaper, verksteder, og flyplasser mv. Økningen gjelder i hovedsak økte gebyrinntekter på droneområdet, jf. omtale under kap 1313, post 01.

Riksrevisjonen la i Dokument 1 (2020–2021) fram en undersøkelse av gebyrfinansiering av offentlige tjenester og om gebyrene er i samsvar med bestemmelsene i Finansdepartementets rundskriv R-112 Bestemmelser om statlig gebyr og avgiftsfinansiering. Ett av funnene i undersøkelsen var at operative sertifikater og teoriprøver i

Luftfartstilsynet var overpriset. Videre ble det avdekket at andre tjenester var underpriset, mens gebyrsatsen var lik kostnad for tjenesten på ett område. Luftfartstilsynet skal i 2022 fullføre arbeidet med et nytt tidsregistreringssystem som skal danne grunnlaget for gebyrberegningen fra 2023. Departementet vil komme tilbake til dette.

Kap. 1314 Statens havarikommisjon

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
01	Driftsutgifter	78 944	88 175	94 500
	Sum kap. 1314	78 944	88 175	94 500

Det foreslås å bevilge 94,5 mill. kr til Statens havarikommisjon i 2022, som er en økning på 6,3 mill. kr fra saldert budsjett 2021. Økningen gjelder i hovedsak en utvidelse av Statens havarikommisjons ansvarsområde til å gjelde undersøkelser i petroleumssektoren.

I den foreslåtte bevilgningen på posten er det tatt hensyn til en økning på 0,5 mill. kr på grunn av ventet endret pensjonspremie til Statens pensjonskasse ved endret premiemodell. Arbeidsgiveravgift er tilsvarende økt, jf. nærmere omtale i kapittel 4.2 i del I.

Statens havarikommisjon skal gjennom sine uavhengige undersøkelser av ulykker mv. bidra til

å øke sikkerheten innen luftfart, vei, jernbane, sjøfart og forsvarssektoren.

Som en del av regjeringens oppfølging av alvorlige hendelser i petroleumsnæringen skal det i Statens havarikommisjon etableres en permanent ordning for undersøkelser i petroleumssektoren. Dette vil bidra til å forbedre sikkerheten og forebygge ulykker i denne sektoren. Det tas sikte på å avklare rammene for havarikommisjonens ansvar og myndighet med virkning fra 1. juli 2022. Regjeringens oppfølging av alvorlige hendelser i petroleumsnæringen er nærmere omtalt i Prop. 1 S (2021–2022) for Arbeids- og sosialdepartementet.

Kap. 4312 Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
90	Avdrag på lån		444 400	444 400
	Sum kap. 4312		444 400	444 400

Post 90 Avdrag på lån

Utbyggingen av Oslo lufthavn på Gardermoen ble finansiert gjennom lån fra staten. De årlige

avdragsbeløpene utgjør 444,4 mill. kr. For 2020 er det gitt avdragsfrihet på statslånene og nedbetalingen er forskjøvet med ett år. Det foreslås å budsjettere med et avdrag på 444,4 mill. kr i 2022.

Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
80	Renter	23 416	19 200	14 500
	Sum kap. 5619	23 416	19 200	14 500

Post 80 Renter

Renter av statens lån til Avinor AS, jf. kap. 4312, post 90, fastsettes i henhold til vilkår i låneavtaler mellom staten og selskapet. For 2022 er rentene beregnet å utgjøre 14,5 mill. kr.

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

Den langsiktige utbytteforventningen for Avinor AS utgjør 50 pst. av konsernets årsresultat etter skatt. For regnskapsåret 2021 venter Avinor et mindre overskudd som følge av at selskapet mottar driftstilskudd for å sikre at det har en egenkapitalandel i tråd med vedtektene. Avinors økonomiske situasjon ventes å bli krevende også i 2022. Regjeringen foreslår på denne bakgrunn å ikke ta ut utbytte fra Avinor i 2022.

Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
70	Tilskudd	3 670 000		
71	Tilskudd til pålagte oppgaver			250 000
	Sum kap. 1315	3 670 000		250 000

For endringer i bevilgninger etter saldert budsjett 2021 vises det til kapittel 5.3 i del I.

Post 70 Tilskudd

Tiltak gjennomført i 2020 og 2021

Pandemien har medført at Avinor AS har hatt betydelige inntektstap. Stortinget har i 2020 og 2021 bevilget en ramme på henholdsvis 4 270 mill. kr og 3 800 mill. kr for å ta høyde for Avinors støttebehov. Bevilgningsforslagene er omtalt i Prop. 117 S (2019–2020) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021*, Prop. 79 S (2020–2021) om endringer i statsbudsjettet 2021 under bl.a. Samferdselsdepartementet (økonomiske tiltak i møte med pandemien) og Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i*

statsbudsjettet 2021. Regjeringen vurderer støttebehovet kvartalsvis, i samråd med eksterne rådgivere. Samferdselsdepartementet utbetalte 3 670 mill. kr i driftstilskudd til Avinor i 2020, inkludert 70 mill. kr til Haugesund lufthavn. Det er per første halvår 2021 utbetalt 2 487 mill. kr i driftsstøtte til Avinor. I tillegg har Avinor fått disponere 13 mill. kr av utbetalingen knyttet tilskuddet til Haugesund lufthavn i 2020 som ikke ble benyttet. Samferdselsdepartementet vil derfor holde tilbake 13 mill. kr av tilskuddsrammen for 2021.

Oppdaterte beregninger viser at selskapets støttebehov i 2021 har økt betydelig fra tidligere prognoser som ble lagt til grunn ved beregningen av tilskuddsbehovet for andre halvår 2021. Dette skyldes i all hovedsak en betydelig økning i selskapets pensjonsforpliktelser. For at Avinor ikke

skal komme i brudd med kravet i selskapets vedtekter om en egenkapitalandel på 40 pst., vil selskapets generalforsamling gi adgang til at Avinor midlertidig kan avvike fra egenkapitalkravet, tidsmessig begrenset til 31. desember 2021. Begrunnelsen for begrensningen i Avinors vedtekter er nærmere redegjort for i St. Prop. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002–2003).

Utviklingen framover

Avinor utarbeider scenarier for trafikktutviklingen. Det forventes at flytrafikken vil øke i 2022, men det er usikkert hvor raskt dette vil skje. Avinors økonomiske situasjon i første halvår av 2022 ventes å bli krevende i alle scenariene. Det er i basis-scenariet for 2022, som anses som det mest sannsynlige, forventet en gradvis økning i antall reisende hvert kvartal. I et lav-scenario vil trafikken forbli lavere første halvår, som følge av vedvarende smittetrykk og reiserestriksjoner.

Det er viktig å tilstrebe forutsigbare og langsiktige økonomiske rammebetingelser for Avinor, flyselskapene og luftfartsnæringen for øvrig. Samferdselsdepartementet legger til grunn at luftfartsavgiftene til Avinor i 2022 holdes reelt uendret.

Regjeringen legger til grunn at Avinor vurderer ytterligere grep for å styrke selskapets økonomi og legger til rette for effektiv drift, riktige investeringer og langsiktig lønnsomhet i selskapet. Regjeringen forventer at selskapet også vurderer å frigjøre kapitalverdier som ikke anses som kritisk for flyplassdriften. For å legge til rette for effektiv kapitalforvaltning legger regjeringen til grunn at gevinst fra eventuelt eiendomssalg i 2022 bør bli værende i Avinor og ikke være del av utbyttegrunnet.

For å avhjelpe den økonomiske situasjonen i Avinor foreslår regjeringen at det ikke tas ut utbytte fra selskapet for regnskapsåret 2021.

Scenariene for trafikktutvikling i 2022 tilsier likevel at Avinor i første halvår kan komme i brudd med egenkapitalbestemmelsen i vedtektene til selskapet. Samferdselsdepartementet vil derfor vurdere ytterligere tiltak, bl.a. eventuelt å videreføre selskapets adgang til midlertidig å kunne avvike noe fra kravet i vedtektene om en egenkapitalandel på 40 pst. også i 2022.

Post 71 Tilskudd til pålagte oppgaver

Det foreslås å bevilge 250 mill. kr til planlegging av ny lufthavn ved Mo i Rana og i Bodø.

Ny lufthavn ved Mo i Rana

Det satt av 50 mill. kr i tilskudd til Avinor til å dekke kostnader knyttet til fortsatt planlegging av en ny lufthavn ved Mo i Rana. Det er forventet anleggsstart i 2022 finansiert ved lokalt bidrag. Før prosjektet kan startes opp må det være inngått forpliktende avtale om 600 mill. kr i lokal finansiering, jf. Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg og jernbane* og Innst. 648 S (2020–2021). Den lokale finansieringen skal utbetales først i byggeperioden.

Ved behandlingen av Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane* og Innst. 648 S (2020–2021) vedtok Stortinget kostnadsramme for en ny lufthavn ved Mo i Rana. Den vedtatte kostnadsrammen tok utgangspunkt i Avinors oppdaterte forprosjekt og ekstern kvalitetssikring (KS2), der det bl.a. var lagt til grunn en rullebanelengde på 2 200 meter. Denne rullebanelengden legger til rette for et rutetilbud innenlands og til og fra Europa. I Innst. 648 S (2020–2021) legger transport- og kommunikasjonskomiteen til grunn at det skal anlegges en flyplass med ytelser og rullebanelengde som ivaretar regionens langsiktige behov.

Samferdselsdepartementet har bedt Avinor vurdere muligheten for å bygge flyplassen ved Mo i Rana med en rullebane på 2 400 meter innenfor styringsrammen og vedtatt kostnadsramme, forutsatt at dette er i tråd med flyoperative forhold. Avinor har opplyst at en rullebane på 2 400 meter gjør det flyoperativt mulig å fly til utkanten av Europa og til utvalgte destinasjoner utenfor Europa, f.eks. New York. Samferdselsdepartementet vil foreta en gjennomgang av markedsgrunnlag, lønnsomhet og positive ringvirkninger ved en eventuell utvidelse av rullebanen til 2 400 meter. Regjeringen er positiv til en utvidelse, dersom utredninger viser at de langsiktige ringvirkningene er store.

Ny lufthavn i Bodø

Det foreslås 200 mill. kr i tilskudd til Avinor til å dekke kostnader knyttet til planlegging av ny lufthavn i Bodø.

Kostnadsramme og finansieringsplan for ny lufthavn

I Meld. St. 20 (2022–2033) *Nasjonal transportplan 2022–2033* har regjeringen prioritert 3 124 mill. 2021-kr i den første seksårsperioden til prosjektet flytting av Bodø lufthavn. Av dette utgjør 2 500 mill. 2021-kr tilskudd til den nye lufthavnen, 350 mill. 2021-kr flyttekostnader for den statlige

redningshelikoptertjenesten og 274 mill. 2021-kr til tilførselsvei til den nye lufthavnen. Ut over dette vil staten få foreløpig uavklarte utgifter til opprydding på dagens lufthavn og tilpassinger for Forsvaret på den nye lufthavnen. Staten vil få inntekter fra prosjektet gjennom salg av arealene på Bodø hovedflystasjon. Prosjektet vil også gi staten inntekter gjennom økt skatt og utbytte fra Avinor.

Av Nasjonal transportplan 2022–2033 følger det at den nye lufthavnen skal finansieres av staten, Avinor og et lokalt bidrag. Bidraget fra Avinor skal tilsvare de investeringskostnadene som ville vært nødvendige for å videreføre dagens lufthavn de nærmeste årene samt de fordelene Avinor oppnår med ny lufthavn. Det følger videre at statens bidrag til den nye lufthavnen ligger fast, og at øvrige kostnader skal dekkes gjennom det lokale bidraget.

En ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet ble lagt fram 30. juni 2021. Ifølge kvalitetssikrer er den prissatte samfunnsøkonomiske nytten av prosjektet, ved en rimelig befolkningsprognose for Bodø, negativ med om lag 2 800 mill. kr. Kvalitetssikrer vurderer at tiltaket høyst trolig vil innebære et samfunnsøkonomisk tap, også etter at det er tatt høyde for de klart positive ikke-prissatte virkningene.

Tallene i den eksterne kvalitetssikringen er oppgitt i 2021-kroner. Under er beløpene i kvalitetssikringen oppjustert til 2022-kroner.

Ekstern kvalitetssikrer foreslår en styringsramme (P50) for den nye lufthavnen på 5 349 mill. kr og en kostnadsramme (P85) på 6 293 mill. kr. Dette er tilnærmet de samme beløpene som i Avinors forprosjekt. Beløpene er uten merverdiavgift. Luftfartens infrastruktur er omfattet av merverdiavgiftssystemet, slik at det ikke beregnes merverdiavgift på Avinors investeringer. For redningshelikoptertjenesten tilrår kvalitetssikrer P50 og P85 på henholdsvis 423 og 520 mill. kr, inkl. merverdiavgift, og for tilførselsveien (trinn 1 og 2) P50 og P85 på henholdsvis 498 og 675 mill. kr inkl. merverdiavgift.

Med utgangspunkt i premissene i Nasjonal transportplan 2022–2033 har kvalitetssikrer beregnet en netto finansieringsbyrde for Avinor for den nye lufthavnen på 2 249 mill. kr. Dette inkluderer kompensasjon fra staten til Avinor på 549 mill. til å dekke Avinors kostnader ved å kjøpe dagens lufthavnareal fra staten, pluss 77 mill. kr i kompensasjon fra staten for latent skatt og utbytte.

Medregnet prioriteringen i Nasjonal transportplan 2022–2033, kompensasjonen til Avinor for kjøpet av dagens lufthavnareal, latent skatt og

utbytte samt inntektene fra tomtosalget, har kvalitetssikrer beregnet en reell finansieringsbyrde for staten tilsvarende 1 804 mill. kr. Når en regner med tilførselsveien og flyttekostnadene for redningshelikoptertjenesten, blir statens reelle finansieringsbyrde for flyttingen av Bodø lufthavn 2 724 mill. kr. I tillegg kommer foreløpig uavklarte utgifter til opprydding på dagens lufthavn og tilpassinger for Forsvaret på den nye lufthavnen.

Ut over det statlige tilskuddet og bidrag fra Avinor skal kostnadene for den nye lufthavnen dekkes av det lokale bidraget. Kvalitetssikrer har beregnet det lokale bidraget til den nye lufthavnen til 965 mill. kr. I tillegg skal de lokale bidragsyterne kjøpe et restareal fra staten, som også skal benyttes til byutvikling. Den samlede lokale kostnaden for å frigjøre areal til byutvikling blir da 1 296 mill. kr.

Etter kvalitetssikrers vurdering har de lokale bidragsyterne (Bodø kommune og Nordland fylkeskommune) evne til å bære den lokale finansieringsbyrden. I sine beregninger har kvalitetssikrer tatt utgangspunkt i Forsvarsbyggs verdsetting av arealene staten skal selge. Kvalitetssikrer mener at verdiene burde vært satt tilsvarende markedspris, som er noe høyere, men peker på at dette har lite å si for fordelingen av bidragene mellom partene. Avinor skal bygge den nye lufthavnen. Kvalitetssikrer viser til at det er Avinor som styrer prosjektet, og tilrår at Avinor bør ha ansvaret for å dekke kostnadsoverskridelser over styringsrammen.

Avinor, Bodø kommune og Nordland fylkeskommune har gitt sine merknader til den eksterne kvalitetssikringen. Bodø kommune og Nordland fylkeskommune vurderer at den eksterne kvalitetssikringen er rimelig balansert og gir et godt grunnlag for en endelig finansieringsplan. Det blir vist til at Bodø kommune har forpliktet seg til et lokalt bidrag på om lag 1 000 mill. kr, som blir søkt gjennomført sammen med Nordland fylkeskommune. Kommunen og fylkeskommunen mener bl.a. at verdivurderingene som er lagt til grunn av kvalitetssikrer, fører til at kommunen/fylkeskommunen betaler en overpris for arealene som skal erverves fra staten, men de to partene vurderer likevel at totalsummene som er presentert i kvalitetssikringen, er relativt nær det Bodø kommune har kommet fram til. Avinor oppfatter at konklusjonene fra kvalitetssikrer understøtter bakgrunnen for prosjektet og forutsetningene for Avinor og statens engasjement. Avinor mener imidlertid bl.a. at kvalitetssikrer har lagt til grunn et for høyt investeringsbehov på dagens lufthavn og overvurdert sparte

leiekostnader og Avinors fordeler ved den nye lufthavnen, slik at Avinors bidrag er satt for høyt. Avinor har i sitt utkast til finansieringsplan satt et tak på selskapets bidrag på 1 797 mill. kr ut fra selskapets økonomiske situasjon.

Samferdselsdepartementet tilrår at kvalitetssikrers forslag til styrings- og kostnadsramme for den nye lufthavnen på henholdsvis 5 349 mill. kr, eks. merverdiavgift, og 6 293 mill. kr, eks. merverdiavgift, legges til grunn. Det foreslås derfor en kostnadsramme på 6 293 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Videre tilrår Samferdselsdepartementet at Forsvarsbyggs verdsetting skal legges til grunn ved salget av arealene ved Bodø hovedflystasjon, og at kvalitetssikrers forslag til finansieringsplan for den nye lufthavnen legges til grunn for den videre prosessen. Dette gir følgende netto finansieringsbyrde for prosjektet flytting av Bodø lufthavn, dvs. ny lufthavn og følgekostnader:

- Avinor AS – 2 249 mill. kr
- Staten – 2 724 mill. kr. I tillegg kommer foreløpig uavklarte utgifter til opprydding på dagens lufthavn og tilpassinger for Forsvaret på den nye lufthavnen.
- Bodø kommune/Nordland fylkeskommune – 1 296 mill. kr.

Samferdselsdepartementet slutter seg videre til kvalitetssikrers tilråding om at Avinor skal bære

risikoen for kostnadsoverskridelser over styringsrammen (P50), men samtidig få gevinsten dersom den nye lufthavnen blir billigere.

Samferdselsdepartementet legger med disse forslagene til rette for at flyttingen av Bodø lufthavn kan realiseres. Statens bidrag til den nye lufthavnen er planlagt å komme først i byggeperioden, mens bidragene fra Avinor og de lokale bidragsyterne er planlagt til slutt i byggeperioden. Flyttekostnadene for redningshelikoptertjenesten vil komme i startfasen av byggeperioden, jf. omtale under kap. 454 i Prop. 1 S (2021–2022) for Justis- og beredskapsdepartementet. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med forslag om bevilgning ved oppstart av flyttingen av redningshelikopterbasen. Den nye tilførselsveien vil bli bygd i slutten av byggeperioden.

Et endelig utbyggingsvedtak skal fattes av Avinor. Før dette vedtaket fattes må Avinor bl.a. inngå en forpliktende avtale med de lokale aktørene om det lokale bidraget.

Finansieringen av den nye lufthavnen må ellers være i tråd med statsstøtteregulverket i EU/EØS. Samferdselsdepartementet er i dialog med ESA om saken. Byggingen kan ikke starte før finansieringsplanen er godkjent av ESA.

Programkategori 21.30 Veiformål

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022	Endring i pst.
1320	Statens vegvesen	33 314 887	31 863 629	33 528 900	5,2
1321	Nye Veier AS	5 605 700	5 785 100	6 435 500	11,2
1323	Vegtilsynet	17 192	19 340	19 200	-0,7
	Sum kategori 21.30	38 937 779	37 668 069	39 983 600	6,1

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022	Endring i pst.
4320	Statens vegvesen	1 068 543	938 787	1 763 000	87,8
4322	Svinesundsforbindelsen AS	50 000	54 000	135	-99,8
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	1 088	400		-100,0
	Sum kategori 21.30	1 119 631	993 187	1 763 135	77,5

Samferdselsdepartementets virkemidler for vei-formål omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Statens vegvesen og Vegtilsynet samt avtalestyring og eierstyring av Nye Veier AS. Målene for samferdselspolitikken er trukket opp i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*.

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

Transportsektoren håndterer komplekse og samfunnskritiske oppgaver. Det er viktig med et

solid faglig fundament og å forstå behovene til brukerne for å kunne levere gode tjenester og produkter. Statens vegvesen er et fagorgan og utvikler denne rollen gjennom tett samarbeid med øvrige veieiere, bransjeaktører, industrien og akademia. Dette gir mulighet for innovasjon og nødvendige endringer inn mot framtidens transport-system.

Til vei-formål totalt er budsjettforslaget for 2022 på om lag 40 mrd. kr. Det foreslås bevilget om lag 19,8 mrd. kr til investeringer i riksveier, inkludert midler til skredsikring. 5,9 mrd. kr av dette gjelder Nye Veier, som i hovedsak driver utbyggingsaktivitet. Det foreslås også 0,5 mrd. kr til planlegging og noe forberedende arbeider for Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss (Fellesprosjektet) som Nye Veier har ansva-

ret for. Videre er det beregnet om lag 11,3 mrd. kr i ekstern finansiering.

Til drift og vedlikehold av riksveier foreslås om lag 8,3 mrd. kr. I tillegg kommer midler til drift og vedlikehold av riksveier som inngår i det årlige statlige bidraget til Nye Veier. For selskapene som har inngått OPS-kontrakter med Statens vegvesen, inngår midler til drift og vedlikehold av disse riksveiene i de kontraktsfestede vederlagene.

I 2022 foreslås det å bevilge om lag 1 mrd. kr i tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* er det lagt til grunn en økt satsing på vedlikehold, fornying og utbedring av fylkesveier gjennom en øremerket tilskuddsordning. Forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner og/eller viktige næringsveier skal være kriterier for valg av veier. I samsvar med dette foreslås det å opprette en ny tilskuddsordning rettet mot dette formålet, jf. omtale under kap. 1320, post 65 Tilskudd til fylkesveier. I *Barnas transportplan* i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* er det lagt til grunn en satsing på økt trafiksikkerhet for barn og unge for perioden 2022–2027. Som en del av denne foreslås det å

opprette en ny tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer, jf. omtaler under kap. 1320, post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer og programkategori 21.10 Administrasjon.

Resultatrapport 2020

I samsvar med Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* rapporteres det på resultater i 2020 opp mot målene framkommelighet, sikkerhet og klima og miljø.

Framkommelighet

Ved utgangen av 2020 utgjorde riksveinettet 10 500 km vei og 16 riksveiferjesamband. Totalt var det 842 km firefelts vei, 1 183 km midtrekkverk og 1 572 km gang- og sykkelvei i tilknytning til riksvei.

I 2020 ble det åpnet i alt 143,1 km ny riksvei. Av dette var 66,4 km firefelts vei. Tabell 6.1 viser strekninger på riksveinettet med prosjektkostnad over 200 mill. kr som åpnet for trafikk i 2020. Åpningen av disse prosjektene har redusert reisetiden i fem av åtte transportkorridorer.

Tabell 6.1 Strekninger med prosjektkostnad over 200 mill. kr åpnet for trafikk i 2020

	Prognose for sluttkostnad (mill. kr)	Antall km
<i>E39 Eiganestunnelen i Rogaland</i>		
Prosjektet omfattet strekningen mellom E39 ved Schancheholen i sør og E39 ved Smiene i nord. Det er bygd 5,6 km med ny firefeltsvei. 3,7 km av dette er tunnel med to løp. Tunnelen er koblingspunkt mellom Ryfastforbindelsen og Stavanger og en del av den nasjonale transportkorridoren langs vestlandskysten.	3 686	5,6
<i>Rv. 13 Vik–Vangsnes i Vestland</i>		
Prosjektet omfattet skredsikring av 3 km i Vik kommune.	580	3,0
<i>E134 Damåsen–Saggrenda i Viken</i>		
Prosjektet omfattet bygging av 13,2 km vei i ny trasé forbi Kongsberg. Om lag 8,5 km ble bygd som firefelts vei og resten som tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Det ble bygd fire tunneler med en samlet lengde på om lag 4,5 km.	4 934	13,2
<i>Rv. 13 Ryfast i Rogaland</i>		
Prosjektet omfattet to undersjøiske toløps tunneler mellom Stavanger og Hundvåg og mellom Hundvåg og Solbakk i Strand kommune. Hundvågtunnelen er 5,7 km lang og Ryfylketunnelen som åpnet i 2019, er 14,3 km lang.	8 432	5,7

Tabell 6.1 Strekninger med prosjektkostnad over 200 mill. kr åpnet for trafikk i 2020

	Prognose for sluttkostnad (mill. kr)	Antall km
<i>E16 Øye–Eidsbru i Innlandet</i> Prosjektet omfattet bygging av ny vei på om lag 4,5 km, med bl.a. 2 km tunnel og en bru på 450 meter i Vang kommune. Prosjektet var en del av opprustingen av veien over Filefjell.	772	4,5
<i>E6 Brumunddal–Moelv i Innlandet</i> Prosjektet omfattet bygging av firefelts vei med fartsgrense 110 km/t.	2 669	12,0
<i>E6 Kåterud–Brumunddal i Innlandet</i> Prosjektet omfattet bygging av firefelts vei med fartsgrense 110 km/t.	4 008	18,0
<i>Rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet</i> OPS-prosjektet omfattet bygging av nesten 27 km vei. Rv. 3 ble bygd som ny vei i egen trasé. Ny rv. 25 ble koblet til dagens rv. 3/rv. 25 ved Terningmoen i Elverum. 16,5 km mellom Tønset i Løten kommune og Basthjørnet i Elverum kommune er bygd som firefelts vei. De resterende 10,5 km mellom Ommangsvollen og Tønset i Løten og Åkroken og Svingen rasteplass i Elverum er bygd som tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt.	973	26,3
<i>E6 Vindåsliene–Korporalsbrua i Trøndelag</i> Prosjektet omfattet bygging av 6,4 km to-/trefelts vei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t i ny trasé på vestsiden av Sokna. Nord for sentrum går E6 på ny bru over Sokna før veien går inn i en om lag 3,6 km lang tunnel med et løp. Bygging av sammenhengende gang- og sykkelvei var en del av prosjektet.	1 762	6,4
<i>E6 Helgeland sør i Nordland</i> Hele prosjektet omfattet utbedring og utbygging av om lag 64 km fra Trøndelag grense til Osen nær Korgfjellet i Nordland. I 2020 ble to parseller åpnet for trafikk.	5 480	47,7
<i>E6 Tana bru i Troms og Finnmark</i> Prosjektet omfattet bygging av ny bru over Tanaelva.	649	0,6
<i>Sum</i>		143,0

Tabell 6.2 viser oppnådde resultater i 2020 for utvalgte indikatorer for Statens vegvesen og Nye Veier AS.

Tabell 6.2 Oppnådde resultater i 2020 for utvalgte indikatorer

Tiltak	Anslåtte virkninger av budsjettforslaget 2020 ¹	Resultat 2020
Antall km veinett utbedret med gul midtstripe	10,2	14,2
Antall km firefelts vei med fysisk atskilte kjørebaner åpnet for trafikk	55,6	66,4
Antall km midtrekkverk bygd på to- og trefelts veier	19,0	22,4
Antall km riksvei med forsterket midtoppmerking	100,0	106,4
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	2	1
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	55,0	74,5
Antall km kollektivfelt bygd	2,0	2,0
Antall holdeplasser for kollektivtransport universelt utformet	41	65

¹ Anslåtte virkninger oppgitt i Prop. 1 S (2019–2020), side 70

Om lag 14 km vei ble utbedret med gul midtstripe, slik at veibredden tilfredsstilte kravet om å etablere gul midtlinje. Anslaget var om lag 10 km, men prosjektet E16 Øye–Eidsbru var ikke inkludert i måltallet. Dette prosjektet åpnet i 2020, mot tidligere forutsatt i 2019.

Det ble etablert forsterket midtoppmerking på 106 km riksvei i 2020, mens anslaget var 100 km. Forsterket midtoppmerking gir best resultat når det utføres i forbindelse med dekkelegging. Dekkeleggingsprogrammet var ikke tilstrekkelig avklart til at det ble satt mål for forsterket midtoppmerking ved inngangen av året. Studier viser at forsterket midtoppmerking gir svært god trafikk-sikkerhetsnytte sett i forhold til tiltakets kostnad.

Det er minst 6 500 bussholdeplasser på riksveinettet. Om lag 65 pst. av holdeplassene ligger utenfor byer og tettsteder. Universell utforming inngår i planer for oppgradering og tiltak som medvirker til sammenhengende, universelt utformede reisekjeder som mange har nytte av. Oppgradering av stoppesteder og knutepunkt planlegges derfor i sammenheng med gangveier og gangfelt som er en forutsetning for å nå disse. I regi av Statens vegvesen ble 7 holdeplasser for kollektivtransport oppgradert til universell utforming oppgradert og det ble bygd 33 nye holdeplasser som del av veiutbygging i 2020. Anslaget for 2020 var satt for lavt på grunn av mangelfull registrering av effekter på prosjekter. I regi av Nye Veier ble 25 holdeplasser oppgradert.

Trafikken var i 2020 ventet å øke med 1,4 pst., men på grunn av koronapandemien gikk den imidlertid ned med 6,1 pst. Det var en reduksjon i

alle deler av landet. Trafikknedgangen har økt framkommeligheten, bl.a. for kollektivtrafikken, som i tre av de største byene kan vise til en økt hastighet.

Trafikanter og næringsliv er avhengige av et åpent og framkommelig veinett. Stengte veier fører til ekstra kostnader og ulemper for næringslivet og øvrige trafikanter. Fjelloverganger med ustabile kjøreforhold vinterstid, skredutsatte strekninger og veiarbeid fører til tidvis redusert framkommelighet. I 2020 var oppetiden på alle riksveier 98,9 pst. Veiarbeid sto for 73,9 pst. av all nedetid og vær og føreforhold for 11,1 pst. Vinteren 2020/2021 var rv. 7 over Hardangervidda periodevis stengt i til sammen 236 timer, E134 over Haukelifjell i 641 timer og E6 over Saltfjellet i 127 timer. Antallet framtidige stengninger på disse utsatte strekningene ventes å bli redusert når tiltak på veinettet er ferdig.

Etter avviklingen av den felles veiadministrasjonen som Statens vegvesen hadde for riks- og fylkesveinettet, har det vært behov for å justere områdeinndelingen ved utlysning av nye driftskontrakter. Dette har resultert i færre kontrakter. Det ble inngått 8 nye driftskontrakter i 2020 som erstattet 26 tidligere kontrakter. Justert for prisvekst, volumendringer og lokale endringer var prisveksten for de nye kontraktene på 73,4 pst. sammenliknet med kontrakter inngått i 2015. I snitt var det 3,3 tilbydere per driftskontrakt som ble lyst ut i 2020. Til sammenlikning var det 2,3 tilbydere per kontrakt i 2019.

Den store prisøkningen i driftskontraktene skyldtes trolig flere forhold. Noen av kontraktene

med oppstart i 2020 har kort varighet, noe som gir mindre tid for avskrivninger på investeringer for entreprenør og dermed høyere priser. Varigheten er kortet ned som et ledd i avviklingen av sams veiadministrasjon. Kontraktsonrådene omfatter nå kun riksveier. Dette gir kontrakter med større geografisk utstrekning, og kombinert med til dels færre kilometer vei, blir driften av disse områdene mindre rasjonell med større avstander, dårligere mulighet for utnyttelse av f.eks. faste anlegg og maskiner. Dette antas også å medføre større beredskapskostnader. Andre prisdrivere er bl.a. mer skiftende vær og temperaturer rundt null grader som gir større utfordringer i vinterdriften og økt risiko for entreprenør. Det antas også at tettere oppfølging fra Statens vegvesen har bidratt til at entreprenørene i større grad tilpasser sin kapasitet til kravene i kontraktene. Som følge av de nye kontraktene er kostnadsøkningene i 2020 for den samlede driftsporteføljen anslått til om lag 10 pst.

I samarbeid med bl.a. bransjen og andre veieiere utviklet Statens vegvesen i 2020 en ny kontraktstrategi bl.a. for å motvirke prisveksten de siste årene. Formålet var også å vurdere bedre lønnsomhet, bedre kvalitet, miljø og innovasjon i drift og vedlikeholdet av riksveier samt å øke attraktiviteten og bidra til mer forutsigbarhet. En viktig del av forutsigbarheten har vært å fastlegge nye kontraktsonråder. De nye kontraktene fases gradvis inn etter hvert som eksisterende kontrakter utløper. Det er et mål at Statens vegvesen gjennom tett samarbeid med bransjen utvikler nye kontraktformer som er attraktive for entreprenørene og dermed kan gi større konkurranse og lavere priser. Krav og insentiver til miljø og innovasjon skal vektlegges.

Etter avviklingen av sams veiadministrasjon vil det være mer krevende med felles kontraktområder med fylkesvei, bl.a. på grunn av økte administrative kostnader fordi Statens vegvesen og fylkeskommunene har ulike oppfølgingssystem for kontraktene. Både Statens vegvesen og fylkeskommunene har nå et selvstendig byggherreansvar for å følge opp sine entreprenører. En felleskontrakt vil kunne innebære dobbelt bemanning til å følge opp samme kontrakt, i tillegg til behov for hyppig koordinering rundt ansvarsdeling og rapportering. I enkelte områder med sammenhengende veistrekninger som består av både riks- og fylkesvei, kan det likevel være aktuelt at Statens vegvesen og fylkeskommunene samarbeider om kontrakter.

Innsats til vedlikehold og fornying har resultert i at forfallet på veinettet ble redusert i 2020. Dette gjelder i hovedsak utbedring av tunneler på

TEN-T veinettet for å ivareta EUs krav i tunnelsikkerhetsdirektivet og de nasjonale elektroforskriftene. Økt bevilgning til vedlikehold gjennom året bidro til at forfallet ble redusert også for øvrige veiobjekter. Målinger viser at om lag 92 pst. av riksveinettet tilfredsstiller kravene til spor og jevnhet i Statens vegvesens standard for vedlikehold. Det er om lag på samme nivå som i 2019.

Byvekstavtaler

På grunnlag av rammene i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* ble det inngått byvekstavtaler for Oslo-området, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren for perioden 2019–2029.

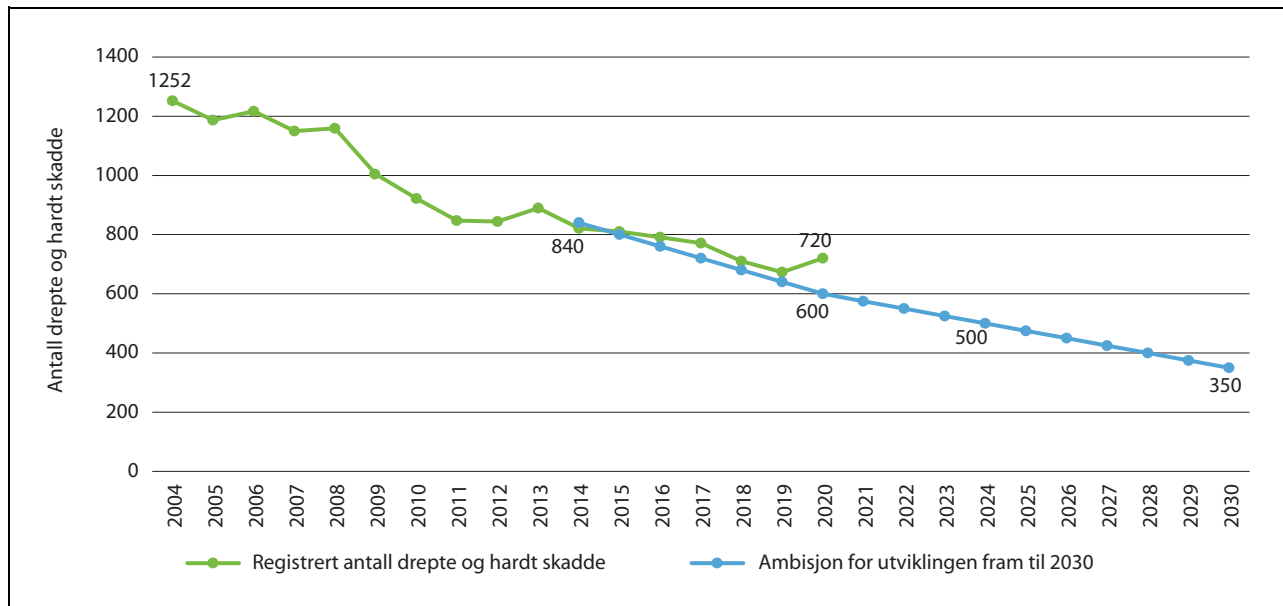
I 2020 fastsatte regjeringen et videreutviklet nullvekstmål for persontransport med bil: «I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.» Det videreutviklede målet tydeliggjør at nullvekstmålet skal løse utfordringer med kø, støy, lokal luftforurensing, klimagassutslipp og arealkonflikter.

Det er fastsatt at trafikkteilinger (byindeksen) skal være hovedindikatoren for å følge opp det videreutviklede nullvekstmålet. Trafikkutviklingen for persontransport med personbil ligger til grunn for vurderingen av måloppnåelsen i byvekstavtalene. I Oslo og Akershus, Trondheim, Bergen og Nord-Jæren gikk trafikkmengden i 2020 betydelig ned, i hovedsak på grunn av koronapandemien.

Trafikksikkerhet

93 personer omkom i veitrafikken i 2020. Det er 15 færre enn i 2019, og det laveste antall omkomne siden andre verdenskrig. Statens vegvesens langsiktige innsats for trafikksikkerhet med å bygge nye sikre veier, holde god standard på drift og vedlikehold, gjennomføre målrettet kontrollinnsats, spesielt av tunge kjøretøy, og fortsatt høy oppmerksomhet på føreropplæring og kampanjearbeid, har bidratt til de gode resultatene.

Koronapandemien har ført til mindre reiseaktivitet samt endret både valg av transportmiddel og reisemønster. Dette er trolig en medvirkende årsak til det lave antall drepte i veitrafikken i 2020, men det ser samtidig ikke ut til å ha påvirket utviklingen i antall hardt skadde. 627 personer ble hardt skadd i politiregistrerte personskadeulykker i 2020, mens det i 2019 ble registrert 565 hardt



Figur 6.3 Utvikling i antall drepte og hardt skadde, og ambisjon for ulykkesutviklingen fram til 2030

Kilde: Statens vegvesen

skadde. Det er for tidlig å fastslå om resultatet i 2020 representerer et trendbrudd eller en tilfeldig variasjon. Til sammen ble 720 personer drept eller hardt skadd i 2020. Det betyr at vi er ytterligere på etterskudd sammenliknet med målkurven i Nasjonal transportplan 2018–2029, som viser nødvendig progresjon mot etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Dette er illustrert i figur 6.3.

Som tidligere år er utforkjørings- og møteulykker de dominerende ulykkestyper. I 2020 sto disse for 75 pst. av de drepte. I 2020 omkom 46 personer i personbil, mot 60 personer i 2019. Nivået på antall drepte fotgjengere (14 personer) og syklister (5 personer) har holdt seg stabilt de siste årene. 19 personer ble drept på motorsykel i 2020, mot 16 i 2019. Ulykkesutviklingen for denne trafikantgruppen viser ikke samme reduksjon som for førere og passasjerer i bil. I 2020 var det en betydelig reduksjon i omkomne på europa- og riksveinettet, fra 51 personer i 2019 til 26 personer i 2020.

I 2019 omkom for første gang ingen barn under 16 år i trafikken, mens det i 2020 ble registrert to drepte barn.

Statens vegvesen foretar dybdeanalyser av alle dødsulykker på vei. Samlet for perioden 2011–2020 var høy fart en sannsynlig medvirkende faktor i 34 pst. av ulykkene. Ruspåvirkede førere har vært innblandet i 22 pst. av ulykkene, mens 35 pst. av de omkomne i bil enten ikke brukte bilbelte eller brukte det feil. Forhold ved veien og veimil-

jøet var en medvirkende faktor i 29 pst. av dødsulykkene, og feil og mangler ved kjøretøyene var medvirkende til 27 pst. av dødsulykkene.

Det er beregnet at Statens vegvesens investeringer i 2020 ga en årlig gjennomsnittlig reduksjon med til sammen 3,6 drepte og hardt skadde, mens ambisjonen satt i Prop. 1 S (2019–2020) var en reduksjon med 3,4 drepte og hardt skadde. I tillegg kommer bidrag fra øvrige tiltak som Statens vegvesen gjennomfører, f.eks. kampanjer, tilsyn, kontroller og tiltak knyttet til føreropplæringen. Videre har standarden på drift og vedlikehold stor betydning for trafikksikkerheten. Tiltak gjennomført av andre aktører, som politiet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene, kommunene og Nye Veier AS, bidrar også til å redusere antall drepte og hardt skadde. For Nye Veier AS er det beregnet en reduksjon på 1,5 drepte og hardt skadde for strekningen E6 Kolomoen–Moelv.

I Prop. 1 S (2014–2015) ble det satt et mål om at innen utgangen av 2019 skulle alle eksisterende riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere få forsterket midtoppmerking, der bl.a. krav om at asfaltert veibredde skal være minimum 7,5 meter er oppfylt, og at hensynet til fotgjengere og syklister er tilstrekkelig ivaretatt. Ved utgangen av 2020 gjensto det å etablere forsterket midtoppmerking på mellom 100 og 200 km riksvei der kriteriene er oppfylt. Totalt er det forsterket midtoppmerking på i underkant av 2 200 km riksvei.

Fra 2019 til 2020 økte andelen kontrollerte tunge kjøretøy med mangler med om lag to pro-

sentpoeng. De siste årene har andelen med feil og mangler økt. Dette anses å være et resultat av økt målretting og utvikling av nye verktøy til bruk i utekontrollvirksomheten. Det samlede antallet kontrollerte kjøretøy økte noe fra 2019 til 2020. Det tar imidlertid lenger tid å kontrollere kjøretøy med flere feil, og det påvirker hvor mye antallet kontroller øker. En del av målet med å utvikle nye kontrollverktøy er å treffe bedre på hvem som plukkes ut til kontroll. En større del av utvelgelsen vil kunne skje ute på vei, slik at færre må kjøre innom kontrollplassene. Koronautbruddet og tiltak for smittevern førte til at kontrollene tok noe lenger tid. Omfanget av kontroller som innebar behov for å gå inn i førerhytten på tungbiler, ble minimert, noe som førte til at spesielt kontroll av kjøre- og hviletid og fullverdige bremsekontroller ble betydelig redusert. Dette medførte at det i foretakskontroller var vanskeligere å vurdere brudd på bestemmelser om kjøre- og hviletid.

Det var planlagt å øke innsatsen på kontroll av vinterutrustning i 2020. Flere kontroller ble gjennomført sammenliknet med 2019, og det ble ilagt flere gebyrer. Nye regler for dekkmerking trådte i kraft i 2020. Økningen i antall gebyrer viser at ikke alle har fulgt dette godt nok opp. Det var imidlertid en reduksjon i bruksforbud og anmeldelser sammenliknet med 2019. Dette antas å ha sammenheng med en mild vinter med enklere kjøreforhold og mindre behov for å holde tilbake kjøretøy.

For å følge opp strategien for økt samarbeid mellom tilsyns- og kontrollatene videreutviklet Statens vegvesen i 2020 samarbeidet med andre etater. Samarbeidet har ledet til regionale samarbeidskontroller langs vei rettet mot transportbransjen og kontroller av ikke-godkjente verksteder. Koronapandemien og smittevernhensyn medførte imidlertid at de fleste planlagte samarbeidskontroller i 2020 måtte utgå.

Statens vegvesen har hjemmel til å innhente opplysninger om sjåførers lønns- og arbeidsvilkår på vegne av Arbeidstilsynet. I 2020 ble det gjennomført en pilot i samarbeid med Arbeidstilsynet for å teste sikker innhenting av og overføring av disse opplysningene. Arbeidstilsynet har systemansvaret for løsningen, men grunnet andre prioriteringer knyttet til pandemien har det ikke vært mulig for Arbeidstilsynet å fullføre arbeidet i 2020.

Statens vegvesen og bedrifter som kjøper transport, har de senere årene samarbeidet for å bedre trafikksikkerheten og framkommeligheten i vintersesongen for tunge kjøretøy i Norge. Som eksempel nevnes oppfølging av Statens havari-kommisjons temarapport om alvorlige ulykker

med vogntog (rapport 2020/02) og «Trygg Trailer»-samarbeidet.

Det har i pandemiperioden vært vanskeligere å få gjennomført førerprøver, noe som bl.a. skyldes nedstengningen på grunn av smittesituasjonen, men også begrenset sensor kapasitet. I tillegg bidro høy strykprosent og det at mange ikke møtte opp til avtalt time, til vansker med å gjennomføre prøvene effektivt. Pandemien har også økt etterspørselen etter førerprøver betydelig, bl.a. fordi usikkerhet knyttet til smitterisiko og kollektivtransport har gjort at flere ønsker å ta førerkort. Statens vegvesen har økt kapasiteten bl.a. gjennom økt bruk av overtid. Etaten gjennomførte om lag 15 pst. flere førerprøver i 2020 enn i et normalår. Vegvesenet har satt i gang rekruttering av sensorer, men krav til opplæring gjør at mangelen på sensorer ikke lar seg løse umiddelbart. Overgang fra drop-in til timebestilling for teoriprøver har gjort det mulig å gjennomføre langt flere prøver enn tidligere år. Statens vegvesen har tett dialog med kjøreskolebransjen for å bidra til at utfordringene knyttet til gjennomføring av førerprøven kan løses i fellesskap.

På grunn av koronapandemien ble det i 2020 ikke foretatt tilstandsundersøkelser av hvor stor andel av førere og forsetepassasjerer som bruker setebelte.

Arbeidet med de nasjonale trafikksikkerhetskampanjene «Belte i buss», «Oppmerksomhet» og «Del veien» ble videreført i 2020. I tillegg lanserte Statens vegvesen en ny fireårig fartskampanje der målet er å oppmuntre til og forsterke allerede positiv fartsatferd samt gi kunnskap om fart og risiko.

I 2020 var det 14 hendelser i riksveiferjedriften, som er to færre enn i 2019. Fem av hendelsene i 2020 var registrert som arbeids- eller personulykker. Totalt på riks- og fylkesvei ble det rapportert inn 63 hendelser, inklusive arbeids- eller personulykker, til Sjøfartsdirektoratet i 2020 som er tre flere enn 2019. Hendelsene er fordelt på 24 arbeids- og personulykker og 39 skipsulykker.

Vegtilsynet prioriterte fire hovedtemaer for sine tilsyn med Statens vegvesen og Nye Veier AS i 2020. Temaene var trafikksikkerhet for helårssyklisten, behandle avvik, ivareta beredskap og tunnelsikkerhet. Tilsynet publiserte elleve tilsynsrapporter, og 26 avvik fra tidligere tilsynssaker ble lukket. Oppfølgingen av avvik som avdekket av tilsynet har bl.a. bidratt til at tilstanden på rekkverk på riksveinettet har fått et betydelig løft, og at Statens vegvesens inspeksjonssystem for rekkverk er forbedret. Videre har vegvesenets styringssystem for drift og vedlikehold blitt mer risikobasert. Veg-

tilsynet hadde ett tilsyn med Nye Veier AS i 2020. Dette tilsynet viste at selskapets styringssystem for drift av vei i all hovedsak er tilstrekkelig.

Klima og miljø

Klimagassutslipp

Tall fra Statistisk sentralbyrå for 2020 viser at klimagassutslippene fra veitrafikken var 8,4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Dette er en reduksjon på 3,9 pst. fra 2019 og skyldes i stor grad reiserestriksjoner som følge av korona samt flere null- og lavutslippskjøretøy. Effekten av dette ble dempet noe fordi mengden biodrivstoff i veitrafikken sank på grunn av utfasing av palmeolje. Bruken av avansert biodrivstoff i veitrafikken gikk opp fra 233 mill. liter i 2019 til 330 mill. liter i 2020, dvs. en økning på 41,6 pst. Totalt ble det solgt 500 mill. liter biodrivstoff i 2020 som er 115 mill. liter mindre enn i 2019. Biodrivstoff utgjorde omtrent 13 pst. av alt flytende drivstoff som ble brukt til veitransport, og bidro til å kutte Norges utslipp med 1,2 mill. tonn CO₂ i 2020.

Omsetningen av bilbensin og autodiesel i Norge i 2020 viste en reduksjon på 6,5 pst. sammenliknet med 2019, som er marginalt større enn reduksjonen i veitrafikken på 6,1 pst.

Statens vegvesen har anslått de direkte utslippene fra anleggsvirksomheten i 2020 til anslagsvis 350 000 tonn CO₂-ekvivalenter. For å anslå utslippene for investeringer er det brukt erfaringstall for utslipp (CO₂-ekvivalenter) per krone. Nye foreløpige beregninger kan tyde på at erfaringstallene som er brukt i disse beregningene, er noe høye og gir en overestimering av utslippene. Nye Veier AS har anslått direkte klimagassutslipp fra sin anleggsvirksomhet til rundt 43 000 tonn CO₂-ekvivalenter.

De samlede klimagassutslippene fra riksveiferjedriften var på 222 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2020.

Regjeringen fastsatte i desember 2020 en ny strategi for rasteplasser langs riksvei. Strategien gir føringer om at det skal legges til rette for lade-stasjoner på hovedrasteplasser og døgnhvileplasser. Statens vegvesen og Nye Veier AS skal ikke etablere og drive ladestasjonene, men sørge for at markedsaktørene møter tydelige, ikke-diskriminerende og forutsigbare rammevilkår. Et viktig hensyn er at ulike typer av elbiler kan lades på rasteplasser der ladepunkt installeres. Nye Veier AS lanserte i 2020 pilotprosjektet «EL 39». I dette prosjektet utreder selskapet hvor og hvordan man best kan legge til rette for ladeinfrastruktur langs vei.

Statens vegvesen har lansert en nettside (www.vegvesen.no/nullutslipp) som gir oppdatert status på salg av nullutslippskjøretøy. Se rapportering på måltall for nullutslippskjøretøy/-fartøy og lade-/fyllinfrastruktur for alternative drivstoff i kapittel 7 i del III.

Lokal luft og støy

Målinger av luftkvalitet for 2020 viser overskridelser av grenseverdiene i forurensingsforskriften for grovkornet svevestøv (PM₁₀) ved to målestasjoner i henholdsvis Oslo og Lørenskog. Det ble ikke registrert brudd for nitrogendioksid (NO₂) eller finkornet svevestøv (PM_{2,5}) ved noen stasjoner. De viktigste kildene til svevestøv er veislitasje, vedfyring, eksosutslipp og langtransportert forurensing. Naturlig meteorologisk variasjon, den voksende andelen elektriske kjøretøyer og lavere utslipp fra nye kjøretøy bidrar til å holde nivåene nede. Renhold av veiene og redusert piggdekkandel er viktige bidrag til lavere nivåer av svevestøv. Det er piggdekkgebyrer i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim.

I 2020 gjennomførte Statens vegvesen tiltak for 196 personer som var utsatt for støy over 38 dB innendørs. I 2019 var rundt 2 millioner nordmenn utsatt for betydelig veitrafikkstøy, mot 1,2 millioner i 1999. Rundt 38 pst. er utsatt for støy fra veitrafikk, som er den største støykilden. Flere var utsatt for innendørs støy fra veitrafikk i 2019 enn i 2005. Økningen følger den generelle økningen i trafikk og flere bosatte i de mest støyutsatte områdene. Tiltak som endringer i fartsgrenser, omlegging av veier og ulike støyskjermingstiltak fanges ikke opp i beregningen av det nasjonale målet, som tar utgangspunkt i de som var utsatte for støy i 1999. Statistisk sentralbyrå har beregnet en liten nedgang i støyplage fra veitrafikken for disse.

Naturmangfold, vannforskriften og fremmede arter

Veibyggning innebærer i mange tilfeller arealendring og fragmentering som fører til reduksjon av biologisk mangfold og tap av dyrket mark. Statens vegvesen og Nye Veier AS tar hensyn til naturmangfold og vannmiljø i alle prosjekter fra planfase, gjennom utbyggingsfasen og inn i driftsfase. Det stilles bl.a. krav til dette i vegvesenets veinormaler, veiledere og kvalitetssystem. Tiltakshierarkiet blir fulgt. Dette innebærer at en først søker å unngå negativ påvirkning, eventuelt gjør avbøtende tiltak og restaurerer, og som siste mulighet kompenserer.

Statens vegvesen bidrar i tverrsektorielt samarbeid om fremmede skadelige arter. Tiltaksplan for å bekjempe fremmede skadelige arter 2020–2025 ble fastsatt i 2020. Planen følges nå opp.

Statens vegvesen har bidratt i utarbeidelsen av forslag til tverrsektoriell tiltaksplan for ville pollinatorer. Arbeidet har vært ledet av Miljødirektoratet. Forslag til tiltaksplan ble oversendt departementene i januar 2021. Arbeidet med å sikre at tiltakene gjennomføres vil starte når planen er fastsatt.

I driftskontraktområder der det skal lyses ut ny kontrakt, kartlegges området for fremmede og skadelige arter i henhold til krav i Statens vegvesens standard for drift og vedlikehold. I 2020 kartla Statens vegvesen 14 kontraktområder. I hver driftskontrakt er det angitt steder/områder med fremmede skadelige arter. Hensikten er å vise hvor driftsentreprenør skal sette inn tiltak i kommende kontraktsperiode. Videre ble det utført tiltak mot fremmede skadelige arter som var kartlagt tidligere. Dette er gjennomført i elleve av de investeringsprosjektene som bygges.

For Statens vegvesens virksomhet ble det i 2020 rapportert at ingen dekar gikk tapt på grunn av inngrep i eller nærføring til nasjonalparker og landskapsvernområder, inngrep i eller nærføring til naturreservater eller prosjekter med svært stor negativ konsekvens for naturmangfold. Fra Nye Veier AS' virksomhet gikk 48 dekar viktige naturtyper tapt i 2020, dette inkluderer inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi.

I 2020 arbeidet Statens vegvesen med å rullere de regionale planene for vannforvaltning og oppdatere påvirkninger og tiltak i Vann-Nett som er en felles nettportal for vanninformasjon som driftes av Norges vassdrags- og energidirektorat. Arbeidet med å oppdatere eller lage løsninger for rensing av tunnelvaskevann i forbindelse med tunnelrehabilitering ble videreført i 2020. Det samme ble arbeidet med ytterligere kartlegging og prioritering av renseløsninger for tunneler.

Statens vegvesen og Nye Veier AS jobber med å bygge opp kunnskap om å redusere utslipp av mikroplast for å unngå at dette blir spredt ut i natur- og vannmiljø samt med å begrense utslipp av plast fra anlegg, drift og vedlikehold. I 2020 satte Statens vegvesen i gang et prosjekt med å prøve ut nye typer brøytestikker som erstatning for plastbrøytestikker. Sprengningsarbeid på Nye Veier AS' prosjekter gjøres med elektroniske tenere som bidrar til redusert spredning av mikroplast.

Saltforbruket på riksvei i vintersesongen 2019/2020 var på 95 000 tonn, en reduksjon på 16 pst. fra sesongen 2018/2019, da det ble brukt 113 000 tonn. For Midt- og Nord-Norge økte forbruket med henholdsvis 25 og 30 pst., mens saltbruken i resten av landet ble redusert. I sesongen 2020/2021 var saltforbruket på riksveier som Statens vegvesen har ansvaret for, på 81 000 tonn. Dette er en ytterligere nedgang på 15 pst. fra sesongen 2019/2020.

Statens vegvesen legger vekt på å redusere saltbruken gjennom kartlegginger, valg av kontraktutforming og driftsklasser, valg av utstyr m.m. På noen veistrekninger har etaten endret vinterdriftsklasse for å redusere saltbruken. Her brukes en blanding av varmt vann og sand (fastsand), som erstatning for salt når vær og føre tillater dette. Siden 2018 har Statens vegvesen i nye driftskontrakter redusert entreprenørens incentiv til å bruke veisalt, gjennom at entreprenør får oppgjør for salting og strøing per time framfor mengde. Nye Veier AS arbeider også med å optimalisere saltbruken på strekningene selskapet drifter. For å motivere til redusert saltbruk har selskapet i driftskontrakter avtalt at entreprenøren kan oppnå en gradert bonus når saltforbruket er lavere enn tilstøtende referansestrekninger.

Mange av Statens vegvesens påvirkninger på vannforekomster er knyttet til bruk og avrenning av salt. Dette er godt dokumentert gjennom etatens nasjonale innsjøundersøkelse som har pågått over flere år. Omfanget av forringet kvalitet på vann på grunn av salting er økende.

Samfunnssikkerhet

Statens vegvesen brukte i 2020 mye tid og ressurser på å håndtere koronapandemien. Det ble etablert tiltak for å redusere eventuelle konsekvenser for tjenesteproduksjonen som følge av pandemien. Det ble utarbeidet kontinuitetsplaner for å sikre opprettholdelse av kritiske funksjoner innen trafikkovervåkning, drift og vedlikehold ved eventuelt høyt personellfravær. Videre ble det satt i verk omfattende smitteverntiltak ved alle tjenestesteder, bl.a. på veitrafikksentralene og trafikkstasjonene.

Veitrafikksentralene opprettholdt tilnærmet normal drift i hele 2020. Ekstraordinære smitteverntiltak ble satt i verk, og det ble bygd ekstra (reserve) kontrollrom for å ivareta kritiske funksjoner. I alle geografiske områder opprettet Statens vegvesen kontakt med øvrige veieiere for samhandling og koordinering som følge av koronapandemien.

Statens vegvesen har i samarbeid med Byggenæringens landsforening, utarbeidet retningslinjer for arbeid og drift på bygg- og anleggsplasser for å begrense smitte. Tiltak som ble gjennomført i perioden, sikret minst mulig nedetid i utbyggingprosjektene.

Statens vegvesen gjennomførte en underveisvaluering av virksomhetens håndtering av koronapandemien. Tiltak og læringspunkter er identifisert og fulgt opp.

Klimaendringer og samfunnssikkerhet og beredskap

Multiconsult gjennomførte i 2020 et utredningsprosjekt for Statens vegvesen der målet var å undersøke hvordan regelverket som gjelder klimatilpasning, tolkes og brukes i veiprojekter. Videre ble det i 2020 etablert samarbeid mellom Statens vegvesen, Nye Veier AS og fylkeskommunene om å utveksle kunnskap og informasjon innenfor klimatilpasning og naturfare. Statens vegvesen deltar i Naturfareforum sammen med Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), Bane NOR SF, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap med flere samt i varsom.no med NVE og Meteorologisk institutt. Nye Veier AS fikk i 2020 levert et prosjekt om vurdering av risiko og sårbarhet for naturfare i tidlig planfase (Norges Geotekniske Institutt med partnere for Nye Veier AS).

Statens vegvesen publiserte i 2020 rapport nr. 632 «ROS-analyser i veiplanlegging», som også omfatter samfunnssikkerhet. Samfunnssikkerhet belyses i alle planfaser, men særlig i tidligfase. Aktsomhets-/faresonekart integreres sammen med fagrappporter fra geologi/geoteknikk, for å vurdere best egnede traséer med hensyn på å ha et robust veinett. Naturfare og hvordan dette kan påvirke framtidig veinett er integrert i planleggingen.

Klimaendringene medfører at skred og flom i større grad skjer hele året. Statens vegvesen har en enhetlig helårs byggherreberedskap. Denne beredskapen reduserer sårbarheten og sikrer best mulig framkommelighet for trafikantene. Det utarbeides naturfareplaner for nye driftskontrakter. I tillegg blir ROS-analyser utført etter rapport 632 ROS-analyser i planlegging.

Informasjonssikkerhet og personvern

Statens vegvesen videreførte i 2020 arbeidet med å sikre etterlevelse av personvern i etatens systemer og prosesser. Flere saker ble meldt til Datatilsynet og ble fulgt opp med nødvendige til-

tak. Videre pågår det et oppfølgingsarbeid etter en prinsipiell dom avsagt av EU-domstolen 16. juli 2020, om overføring av personopplysninger til land utenfor EU/EØS. Statens vegvesen kartla og vurderte i 2020 forholdsmessige tiltak ved overføringer av personopplysninger til land utenfor EU/EØS. Arbeidet videreføres i 2021.

Statens vegvesen arbeidet i 2020 systematisk med digital sikkerhet og informasjonssikkerhet. Risiko, trusler og sårbarheter i IT-løsninger og persondatabehandlinger kartlegges kontinuerlig. Statens vegvesen prioriterte i 2020 å bli ferdig med å sikre kvaliteten på etatens behandlingsoversikter samt oppdatere databehandleravtaler.

Mål, utfordringer og prioriteringer 2022

Målene for regjeringens samferdselspolitikk er trukket opp i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal Transportplan 2022–2033*. Det overordnede og langsiktige målet for transportsektoren er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. FNs bærekraftsmål har vært med på å gi retning for arbeidet med å utvikle det overordnede målet for transportpolitikken. Det er utviklet fem mål for planperioden:

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

Statens vegvesen og Nye Veier AS bidrar til at målene i samferdselssektoren nås gjennom effektiv bygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen. I tillegg er Statens vegvesens arbeid med trafikant- og kjøretøyrettede tiltak et viktig bidrag.

Samtidig etableres nye løsninger som møter behovene for smart mobilitet som en del av arbeidet med å utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem med mindre utslipp og ulykker.

Det er viktig at statlige virksomheter er oppmerksomme på de muligheter og utfordringer som ny teknologi og digitalisering medfører, og har en aktiv og åpen tilnærming til dette.

Klimaendringer, spredning av miljøgifter og tap av naturmangfold er vår tids største miljøproblemer. Virksomhetene i transportsektoren har et ansvar for å bidra til Norges klima- og miljømål, og dette arbeidet må få betydning for aktiviteten deres.

Fortsatt blir mange drept eller hardt skadd i veitrafikken. Virksomhetene bidrar gjennom et

bredt sammensatt virkemiddelapparat til at ambisjonene for å redusere antall ulykker skal nås.

Trafikanter og næringsliv er avhengige av et åpent veinett der de kommer fram til bestemmelsesstedet til planlagt tid, på en trygg måte. Det er fortsatt deler av riksveinettet som ikke har en standard som sikrer dette. Både investeringer i ny vei, utbedringer av dagens veinett og drift og vedlikehold bidrar til å øke framkommeligheten og forutsigbarheten for trafikantene.

Utfordringene transportsektoren står overfor i årene som kommer, er redegjort for i Nasjonal transportplan 2022–2033. Omtalen her viser hvordan Statens vegvesen og Nye Veier AS vil prioritere sin innsats i 2022 for å løse utfordringene innenfor hvert målområde.

Mer for pengene

Nasjonal transportplan 2022–2033 beskriver hvordan vi kan få mer for pengene i transportsektoren gjennom å gi virksomhetene gode insentiver, tydelige forventninger og handlingsrom i gjennomføringen. Innføring av porteføljestyling, jf. kapittel 10 i del III, mindre detaljerte føringer i budsjettproposisjonen og ny fullmakt for mindre investeringer er konkrete tiltak som følger opp dette.

I 2022 vil både Statens vegvesen og Nye Veier AS fortsette arbeidet med å øke nytten og redusere kostnader i sine respektive porteføljer.

Utbedringsstrekninger som kan bestå av større vedlikeholdstiltak, fornyingstiltak og større utbedringer, er et grep for å bedre framkommelighet og kjørekraft til lavere kostnad enn full utbygging og med mindre inngrep i naturen. I tillegg til å videreføre arbeidet på utbedringsstrekninger som er i gang, vurderer Statens vegvesen at det er aktuelt å starte arbeidene med flere nye strekninger i 2022.

Erfaringene med Nye Veier AS' rammebetingelser og arbeidsform har vært viktig for regjeringens arbeid med å finne de rette tiltakene for å få mer for pengene i transportsektoren. Selskaps overordnede mål er å oppnå høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de veiprosjekter det har ansvaret for. Målet ivaretas i alle faser av prosjektene og i prioriteringen av disse. Nye Veier-modellen må til enhver tid tilpasses hvilke oppgaver selskapet er satt til å løse. Selskapet har høstet erfaringer som det tar med seg når det nå videreutvikler modellen for å arbeide med sin nye portefølje.

Statens vegvesen skal følge opp nasjonal strategi for sirkulærøkonomi gjennom bl.a. å legge til rette for mer gjenbruk i anleggs- og vedlikeholds-

prosjekter samt fremme bærekraft og innovasjon i anskaffelser. Dette gjøres for å sikre gode løsninger med mindre ressursforbruk.

Bompengereformen bidrar til å understøtte målet om mer for pengene. Denne reformen er i stor grad fullført, og de nye aktørene integreres i AutoPass samvirket innen utgangen av 2021. Med mange nye aktører og et nytt marked for utsteder-tjenester er det mye som skal falle på plass. Det er derfor noe usikkerhet knyttet til framdriften for siste del av reformen. I 2022 vil aktørene arbeide for å hente ut effekter av reformen, i tillegg til kostnadsreduksjoner som følge av de nye systemløsningene. Statens vegvesens rolle vil være å føre tilsyn med de forskjellige aktørene, i tillegg til å ivareta systemeierskap og forvaltning.

Statens vegvesen arbeider med å effektivisere etatens samlede virksomhetsområde, både de interne og eksterne kostnadene. Reduksjonen i de interne kostnadene kommer hovedsakelig gjennom lavere bemanning, reduksjon av tjenestekjøp og arealeffektivisering.

Digitalisering er et viktig virkemiddel for å nå målene om effektivisering, levere gode tjenester til brukerne og for å utvikle morgendagens transportsystemer. Statens vegvesen har i dag selvbetjente løsninger for en rekke tjenester på trafikkant- og kjøretøyområdet og jobber videre med sikte på å legge til rette for digitalisering av alle tjenester som ikke krever fysisk oppmøte. Autosysprosjektet blir ferdig i 2021 og legger til rette for nye effektive digitale tjenester innen kjøretøyforvaltningen og kontrollvirksomheten. Etaten vil i 2022 arbeide med en løsning for frivillig avregistrering av kjøretøy samt gjøre tilgjengelig flere løsninger som gjør det mulig å koble seg på enkelte av Statens vegvesens systemer fra en ekstern tjenesteleverandør. Dette vil sette bransjen i stand til å utvikle nye løsninger og tjenester basert på etatens data.

Statens vegvesen arbeider med å innføre digitale gjennomføringsmodeller innen planlegging, utbygging og drift av veier. Dette vil bl.a. gi mulighet for å teste ut løsninger digitalt før bygging, slik at en i større grad kan unngå feil. Videre jobber Statens vegvesen for en overgang fra erfaringsbasert til mer tilstands- og risikobasert forvaltning og styring av vedlikehold.

Effektiv bruk av ny teknologi

Som det framgår av Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* legger regjeringen opp til en satsing på digitalisering og bruk av ny teknologi som bidrar til enklere og tryggere

transport med lavere utslipp. I 2022 legges det opp til å øke teknologisatsingen i Statens vegvesen, jf. omtale under kap. 1320, post 01. Det vil bli lagt opp til et bredt spekter av tiltak, som videreutvikling av Nasjonal vegdatabank (NVDB), data- og analyseplattformer og Veitrafikksentralene (VTS). Teknologi og bruk av sensorer skal gi bedre informasjon om veinettet og trafikantenes behov, og dermed bidra til bedre fremkommelighet. Det gir en enklere reisehverdag for brukerne av veinettet og kan også styrke konkurransekraften for næringslivet.

Som en del av teknologisatsingen vil Statens vegvesen utvikle ruteplanleggingsverktøy, varslingstjenester og øke bruken av sanntidsdata. Dette vil gjøre at etaten blir mer treffsikker når det gjelder tiltak innenfor drift og vedlikehold. På sikt vil det være mulig å etablere et helhetlig, digitalt og navigerbart veinett.

Statens vegvesen vil gi trafikanter, yrkestransportører, logistikkaktører og kollektivselskaper en mer forutsigbar og effektiv reisehverdag gjennom innhenting og behandling av data. Veieiere og operatører skal gis bedre grunnlag for tidlig inngripen og bedre koordinering.

Nye Veier AS har investert i et digitalt driftssystem som vil bli operativt i løpet av 2021, og vil med dette ha en fulldigital kommunikasjon mot egen driftsentreprenør samt mot nasjonal veidatabase. I løpet av 2022 vil også alarmer fra veianlegg/-systemer/-objekt knyttes opp mot driftssystemet, i tillegg til informasjon fra værstasjoner.

Forvaltningen av vei- og trafikkområdet skal også legge til rette for innovasjon og teknologiske endringer både for den fysiske og digitale delen av veinettet. Statens vegvesen skal ivareta nasjonale interesser på dette området og skal også følge opp relevante internasjonale føringer, herunder ITS-direktivet som er et rammeverk for innføring av Intelligente Transportsystemer (ITS).

Økt bruk av data i sektoren kan innebære økt digital sårbarhet. Her vil det være viktig med samarbeid mellom ulike veieiere, fagmiljøer, bransjer og brukere. Dette arbeidet vil bli intensivert i 2022.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Klima

EUs regelverkspakke, «Fit for 55», skal sikre minst 55 pst. netto reduksjon i klimagassutslipp i 2030 sammenliknet med 1990. Pakken inneholder flere forslag som berører veisektoren, bl.a. forslag til bedre infrastruktur for lade- og fyllerpunkter for alternative drivstoff og CO₂-standarder for produ-

sentene av personbiler og varebiler. EU-kommisjonen har i tillegg varslet at den i 2021 vil foreslå CO₂-standarder for tunge kjøretøy og buss samt nye avgasskrav, Euro 7/VII, der det forventes skjerpede krav til utslipp fra bensin- og dieselskjøretøy, både tunge og lette. Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen følger disse prosessene.

Norges klima- og miljømål er en viktig del av Statens vegvesens og Nye Veier AS' strategier og prioriteringer. I *Klimakur 2030* ble det anslått at det er lønnsomt å gå over til lav- og nullutslippskjøretøy for alle kategorier av tungbil før 2030. Det forventes en eksponentiell vekst i bruk av disse kjøretøyene før 2030. For personbilsegmentet er det med dagens avgiftsnivå privatøkonomisk lønnsomt å gå over til elektriske kjøretøy. I løpet av få år regnes det med at batteripakkene får en lavere produksjonskostnad som gjør at de totale produksjonskostnadene for elektriske biler ligger på nivå med fossilt drevne biler.

Større kjøretøy som lastebil, buss og anleggsmaskiner vil ha behov for større batterier med høyere produksjonskostnad, men det er ventet at også disse får en lavere produksjonskostnad etter som batteriteknologien forbedres. Se rapportering av måltallene for lav- og nullutslippskjøretøy i kapittel 7 i del III. Tekniske krav til kjøretøy harmoniseres gjennom internasjonalt regelverksarbeid, og Statens vegvesen følger disse prosessene i arbeidsgrupper i FN-systemet og under EU-kommisjonen. Etaten følger utviklingen på framtidig kjøretøyteknologi, inkludert kjøretøy som bruker hydrogen, biogass eller biodiesel samt hvilken lade-/drivstoff-infrastruktur som kreves.

I tillegg til veitrafikken medfører utbygging, drift og vedlikehold av veier klimagassutslipp. Anleggsvirksomhet medfører klimagassutslipp i seg selv, og som følge av endring i areal som tar opp klimagasser. Det er utviklet en metode for å beregne utslipp ved nedbygging av skog, myr og dyrket mark som tar utgangspunkt i estimer for karbonlager i jord og biomasse. Nye veianlegg må i tidlig planfase planlegges for klimagassreduksjoner og framtidig nullutslippskjøretøypark.

Statens vegvesen og Miljødirektoratet, i samarbeid med bl.a. Enova og NVE, skal på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet oppdatere kunnskapsgrunnlaget for etablering av ladeinfrastruktur for veitrafikk i Norge, herunder rammevilkår og behov for videre utbygging og forbrukervennlighet.

For å følge opp strategien for rasteplasser langs riksvei vil Statens vegvesen og Nye Veier AS legge til rette for å installere elbilladere på

hovedrasteplassene. På døgnhvileplasser må det sees nærmere på behovet for ladestasjoner. Å legge til rette for ladestrøm i anleggsfasen for veiprojekter, kan legge til rette for ladestasjoner når veien er ferdig.

Den første hydrogen-elektriske ferja settes etter planen i drift første halvdel av 2022 på rv. 13 Hjelmeland–Nesvik–Skipavik i Rogaland. Driften av riksveiferjesambandet rv. 80 Bodø–Røst–

Værøy–Moskenes i Nordland er lyst ut med krav til hydrogen på de to hovedfartøylene.

Klimagassutslipp som følge av endret transportomfang og bygging for Statens vegvesen og Nye Veier AS for prosjekter som har mulig anleggsstart i 2022 og som inngår i porteføljen i planperioden 2022–2027, går fram av tabell 6.3 og tabell 6.4.

Tabell 6.3 Direkte klimagassutslipp for prosjekter i Statens vegvesens regi med mulig anleggsstart i 2022

Prosjekt, oppstart 2022, NTP-portefølje (2022–2027)	Endring i tonn CO ₂ åpningsår Trafikk	Tonn CO ₂ , byggefase
E39 Gartnerløkka – Kolsdalen (med bompenger)	-800	2 000
E8 Sørbotn – Laukslett (uten bompenger)	-200	3 000
E136 Breivika–Lerstad (Bypakke Ålesund, med bompenger)	-300	4 500

Tabell 6.4 Direkte klimagassutslipp for prosjekter i Nye Veier AS' regi med antatt anleggsstart i 2022

Prosjekt	Endring i tonn CO ₂ åpningsår Trafikk	Tonn CO ₂ , byggefase
E6 Roterud–Storhove (med bompenger)	6 000	12 000

Tallene i tabell 6.3 og 6.4 er beregnet ved hjelp av verktøyet EFFEKT. Dette er beregninger utført i tidlig fase, og tallene kan endre seg basert på krav og insentiver i anskaffelser, generell teknologiutvikling osv. Tallene for E6 Roterud–Storhove er trukket ut av en beregning for strekningen E6 Moelv–Øyer. Det er foretatt en forenklet beregning av avvisningseffekten som følge av bompenger. I tabellene er det endring i forhold til 0-alternativet som er oppgitt. Negative tall er her en nedgang i utslipp. Når det er nedgang i utslipp i transportfasen, er det som oftest fordi det kreves inn bompenger i de første 15 årene av analyseperioden, noe som gir trafikkavvisning.

Utslipp av CO₂ i byggefase er knyttet til byggingen av infrastrukturtiltakene, dvs. utslipp fra anleggsmaskiner samt massetransport på anlegget.

Statens vegvesen og Nye Veier AS har nå ikke tilgjengelig tall for direkte klimagassutslipp fra drift og vedlikehold.

Annen forurensing, miljø og naturmangfold

Veibygging innebærer i mange tilfeller arealendring og fragmentering som kan føre til negative konsekvenser for naturmangfold. Statens vegvesen og Nye Veier AS jobber for at slike konsekvenser av veibygging skal unngås eller reduseres mest mulig.

Statens vegvesen arbeider for å begrense tap av biologisk mangfold bl.a. gjennom å teste ut indikatoren for transportsektorens påvirkning på naturmangfold: «Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi» i 2022. Som et ledd i dette skal transportvirksomhetene, i samarbeid med Miljødirektoratet, også utvikle metodikk for å vurdere naturnøytral vei. Det prioriteres å prøve denne ut og ta den i bruk i beslutningsgrunnlagene til samferdselsprosjekter.

Statens vegvesen og Nye Veier AS vil øke kunnskapen om muligheter og utfordringer knyttet til den blågrønne infrastrukturen, slik at overordnede sammenhenger i naturen kan ivaretas i planlegging, bygging og drift og vedlikehold av riksveiene. Den blågrønne infrastrukturen er defi-

nert som arealer og landskapselementer som har særlig betydning som formerings-, oppveksts- og forflytningsområder for arter og deres langsiktige overlevelse, eller som viktige områder for sentrale økologiske prosesser.

Statens vegvesen og andre statlige etater har utarbeidet en oppfølgingsplan for truet natur og 35 arter og naturtyper er oppført med mål om bedret rødlistestatus. Vegvesenet arbeider med forslag om hvilke arter og naturtyper som bør prioriteres for tiltak framover.

Forurensing fra salt, bildekk, bremses, veislitasje m.m. skal reduseres så mye som mulig. Statens vegvesen følger opp dette som en del av oppfølgingen av nye nasjonale vannforvaltningsplaner og iverksetter tiltak for å redusere forurensingen bl.a. fra mikroplast og høyt saltforbruk. Vannforvaltning er et viktig tema i planlegging, gjennomføring og drift av Nye Veier AS' strekninger.

Kunnskapsoppbygging og forskning på analysemetoder og renseløsninger for å redusere utslipp av mikroplast, slik at dette ikke blir spredd ut i natur- og vannmiljø, blir et viktig tema også i 2022 for Statens vegvesen og Nye Veier AS.

Statens vegvesen vil i 2022 undersøke aktuelle tiltak som kan settes i verk for å redusere lysforurensing fra belysningsanlegg uten at det går på bekostning av trafikksikkerheten.

Veitrafikk er ofte den største lokale kilden til luftforurensing gjennom eksosutslipp og spredning av veistøv. Selv om luftkvaliteten i Norge har blitt bedre de siste tiårene, er det fortsatt behov for tiltak som bl.a. renhold og støvdemping av veiene, redusert piggdekkandel og miljøfartsgrense for å redusere luftforurensing fra veitrafikk. Statens vegvesen vil fortsatt være en del av Luftsamarbeidet, der flere statlige etater samarbeider om å levere gode tjenester for luftkvalitet for kommuner, anleggseiere og befolkningen, og samarbeide med kommuner som har plikter etter forurensingsforskriften.

Ettersom piggdekkslitasje er en viktig kilde til svevestøv, er bruk av piggdekkgebyr et effektivt virkemiddel. For å styrke gebyrordningen og gjøre den mer effektiv og enklere å ta i bruk, har Statens vegvesen nedsatt en arbeidsgruppe hvor kommunene Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim deltar. Arbeidet har avdekket betydelige behov for innføring av automatiske digitale løsninger. For å få til dette kreves endringer i lov og forskrift, der bl.a. forholdet til personvernregelverket må vurderes ytterligere. I 2022 vil Statens vegvesen fortsette arbeidet med mål om å fremme forslag til en piggdekkgebyrordning basert på nye teknologiske løsninger. Arbeidet med revisjon av

retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) pågår og skal etter planen være ferdig til 1. juni 2022.

Det er et nasjonalt mål å redusere antall personer som er utsatt for støy over 38 dB innendørs. I utbyggingsprosjektene bedres støysituasjonen for de som har støynivå innendørs både over og under 38 dB i tråd med retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Beregninger av støy etter forurensingsforskriften gjennomføres hvert femte år, og en ny kartlegging vil bli ferdig i 2022.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Nullvisjonen er utgangspunkt for sikkerhetsarbeidet i hele transportsektoren, men utfordringene er størst i veitrafikken. Nullvisjonen innebærer at transportsystemet, transportmidlene og regelverket må utformes slik at det fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad bidrar til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det lagt til grunn en ambisjon om at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte, og at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. Det innebærer at antall drepte og hardt skadde må halveres fram til 2030.

Risikobildet er i stadig endring, og ulykkessituasjonen har utviklet seg ulikt for de ulike delene av veinettet og for ulike trafikantgrupper og aldersgrupper, jf. nærmere omtale i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Riksveinettet har over tid hatt den mest positive utviklingen, med en halvering av antall drepte og hardt skadde de siste 15 årene. Basert på ulykkesstatistikk for de siste fire årene er gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjøretøykilometer nær dobbelt så høy på fylkesveinettet som på riksveinettet.

Prioriteringene innenfor Statens vegvesens budsjettammer skal bidra til sikrere riksveier, sikrere kjøretøy og forbedret trafikantatferd samt understøtte teknologiutvikling som fremmer sikkerheten. Statens vegvesen vil i tillegg bidra til styrket samhandling blant sentrale trafikksikkerhetsaktører, bl.a. fylkeskommunene, kommunene, politiet, helsevesenet og relevante interesseorganisasjoner, og leder arbeidet med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei.

Om lag 44 pst. av de drepte og hardt skadde på riksveinettet blir drept eller hardt skadd i møteulykker og om lag 25 pst. i utforkjøringsulykker.

Statens vegvesen vil derfor prioritere tiltak som forhindrer slike ulykker. Dette gjøres gjennom bl.a. å bygge midtrekkverk, etablere forsterket midtoppmerking, utbedre terrenget langs veien og skifte ut eller sette opp rekkverk langs veien.

Sammenliknet med de første årene etter 2000 er det en høyere andel av de drepte og hardt skadde som blir drept eller hardt skadd i tettbygd strøk med fartsgrense på 50 km/t eller lavere. Det har vært en negativ utvikling i antallet drepte og hardt skadde syklister i de største byområdene. I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det lagt til grunn en ambisjon om at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister. Det innebærer behov for å gjennomføre et bredt spekter av tiltak knyttet til drift, vedlikehold og investeringer for disse trafikantgruppene.

De siste årenes økning i bruk av små elektriske kjøretøy forsterker behovet for tiltak. Ny lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn gir kommunene mulighet til å sette rammebetingelser for utleie av slike kjøretøy. Ytterligere innstramminger etter vegtrafikkloven er nødvendig, og Statens vegvesen skal bistå Samferdselsdepartementet i videre arbeid med sikte på lov- og forskriftsendringer, særlig for å innføre promillegrense, forbud mot å kjøre på fortau, hjelmpåbud for barn under 15 år og aldersgrense 12 år for slike kjøretøy. Statens vegvesen skal videreføre og forsterke kontrollinnsatsen, og i samarbeid med politiet gjennomføre kontroller av elektriske sparkesykler for å se om reglene for bruk og tekniske krav etterleves. Statens vegvesen vil i 2022 lansere en ny kampanje om samspillet mellom syklister/førere av små elektriske kjøretøy og fotgjengere og bilister.

Statens vegvesens investeringer i 2022 er beregnet å gi et bidrag med to færre drepte og hardt skadde per år. Dette er virkninger av mindre investeringer og store prosjekter. Bidrag fra Statens vegvesens trafikant- og kjøretøyrettede virksomhet, som kampanjer, tilsyn, kontroller og tiltak i tilknytning til føreropplæringen, samt tiltak innen drift og vedlikehold kommer i tillegg. For Nye Veier AS er det beregnet et bidrag på i underkant av én færre drept og hardt skadd for strekningene E6 Kvål–Melhus og E18 Kristiansand Vest–Mandal Øst.

Statens vegvesen fører tilsyn med bl.a. trafikkskoler og verksteder. En målrettet tilsyns- og kontrollvirksomhet bidrar til å sikre kvaliteten i nasjonal trafikkopplæring og teknisk tilstand på kjøretøyparken. Tilsynsvirksomheten fremmer seriøs

næringsvirksomhet, noe som bl.a. er av stor betydning for trafikksikkerheten. Å sikre en korrekt og god føreropplæring bidrar til at nye sjåfører får den opplæringen de trenger og blir tryggere sjåfører. Høy standard på verkstedsdriften bidrar til å fjerne trafikkfarlige kjøretøy fra veien. Statens vegvesen viderefører i 2022 dagens nivå på tilsynsvirksomheten. Digitalisering av tilsynsvirksomheten blir et satsingsområde i perioden 2022–2024. Ved å ta i bruk nye digitale verktøy blir tilsynet mer effektivt og målrettet mot useriøse aktører. Statens vegvesen mener det er behov for å videreutvikle det tverretatlige samarbeidet til også å kunne forfølge de transportselskaper som organisert og systematisk begår lovbrudd i Norge. Dette vil bidra til en sunnere bransje og likere konkurransevilkår.

Kontrollvirksomheten omfatter bl.a. vinterutrustning, sikring av last, kontroll av bremses og kjøre- og hviletid. For 2022 er målet å opprettholde kontrollomfanget på tunge kjøretøy på samme nivå som i 2021. Det legges stor vekt på at kontrollvirksomheten skal være målrettet, bl.a. gjennom bruk av systemene for risikoklassifisering og skiltgjenkjenning (ANPR). Dette bidrar til god trafikksikkerhetseffekt, ved at kjøretøy med feil og mangler blir kontrollert hyppigere enn kjøretøy uten slike avvik. Innføring av økt bruk av overtredelsesgebyr i 2021 og 2022 vil bidra til en mer effektiv kontrollvirksomhet og med større preventiv effekt av sanksjoner ved brudd på regelverket.

Statens vegvesens nasjonale trafikksikkerhetskampanjer påvirker trafikantene til trafikksikker atferd. I 2022 lanseres en ny samspillskampanje samtidig som kampanjene rettet mot fart, oppmerksomhet og beltebruk i buss videreføres.

Det er en underrapportering av trafikkulykker. Beregninger viser at den offisielle statistikken over politirapporterte trafikkulykker med personskade bare fanger opp om lag 37 pst. av de hardt skadde som behandles i helsevesenet. Underrapporteringen er særlig stor for enkelte trafikantgrupper, som syklister og elsparkesyklister, men også for bilførere og bilpassasjerer. Bedre oversikt og kunnskap om de hardt skadde i veitrafikken er avgjørende i det videre arbeidet for nullvisjonen. Samferdsels- og helsemyndighetene vil sette i gang et fyrtårnprosjekt i 2022 for å samle inn data fra utvalgte sykehus og kommunale legevakter for å få en mer komplett oversikt over alle hardt skadde i trafikken og totalt antall skader.

Trafikksikkerhet inngår som en integrert del i planlegging, bygging og drift av Nye Veier AS'

portefølje og er vektlagt i selskapets totalentreprisekontrakter og landsdekkende driftskontrakt.

Vegtilsynet fører tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier AS ivaretar sikkerhetskrav knyttet til riksveiinfrastrukturen. Det utøver risikobasert tilsyn som tar utgangspunkt i tilsynets vurderinger av de sikkerhetsmessige utfordringene i veisektoren, og hvor tilsynets innsats vil få størst effekt.

Regjeringen er opptatt av at alle barn skal kunne ferdes sikkert i trafikken, og at de skal kunne reise slik de selv ønsker. I Barnas transportplan i Nasjonal transportplan 2022–2033 omtales bl.a. tiltak som skal bedre trafikksikkerheten for barn og unge i perioden 2022–2027. For å følge opp denne satsingen foreslås det å opprette en tilskuddordning for tryggere skoleveier og nærmiljøer. Videre foreslås det å utvikle en nasjonal løsning for registrering av barnetråkkdata, og tilskudd til trafikksikkerhetsorganisasjoner rettet mot barn og unge, jf. omtale under programkategori 21.10 Administrasjon.

Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Store investeringer bidrar til å redusere reisetiden og til å knytte sammen bo- og arbeidsmarkeder. Prosjekter som er planlagt åpnet for trafikk i 2022, vil redusere reisetiden flere steder i landet. De største reduksjonene er på E39 Kristiansand–Mandal med 22 minutter og prosjektet E39 Svegatjørn–Rådal sør for Bergen som reduserer reisetiden med drøye seks minutter.

Skredsikring er viktig for framkommeligheten, men ikke minst for trygghetsfølelsen til de som bruker veien. I 2022 er det satt av midler til flere store skredsikringsprosjekter som til sammen vil gi 13 færre skredusatte punkt.

Regjeringen vil utvikle og legge transportsystemet til rette med løsninger som alle kan bruke, slik at flest mulig blir sikret en god mobilitet. Universell utforming er med i grunnlaget når ny transportinfrastruktur, som bussholdeplasser og kollektivknutepunkt, blir bygd. Krav til kvalitet og dimensjonering er gitt i håndbøker og veiledning. Arbeidet med universell utforming blir sett i sammenheng med andre tiltak langs riksveiene, f.eks. utbedring av gangfelt og gang- og sykkelanlegg. I tillegg kommer tiltak i byvekstavtaler og riksveiprojekter. Med budsjettforslaget er det ventet at 86 holdeplasser og 2 kollektivknutepunkt på riksveinettet utbedres til å bli universelt utformet. Bruk av teknologi for å utvikle løsninger for grupper med spesielle behov er svært viktig, f.eks. å

gjøre det mulig for blinde og svaksynte til å finne informasjon om rutetilbud og forstå når deres buss kommer.

En sentral indikator for å måle framkommeligheten på veinettet er oppetid. Indikatoren gir informasjon om hvor mye av riksveinettet som til enhver tid er åpent. Nye Veier AS og Statens vegvesen arbeider med å videreutvikle indikatoren for bl.a. å kunne vurdere hvordan tiltak for å forbedre veinettet (vedlikehold og investeringer) påvirker oppetiden, men indikatorene er ennå ikke fullt ut sammenliknbare. Mer generelt kan man si at hovedårsaken til redusert oppetid er veiarbeid på og langs veiene. Statens vegvesen vil derfor innrette tiltak for å optimalisere veiarbeidet. Nye Veier AS har et mål om en oppetid på 99,95 pst. i driftsfasen.

Regjeringen fortsetter satsingen på nullvekst i persontransport med bil i de største byområdene, med mål om at klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Bedre digitale løsninger og endrede reisevaner er viktige bidragsyttere både for å nå nullvekstmålet og for å dempe presset på arealene i de største byområdene. Gjennom arbeidet med utvikling av regelverk og løsninger for grønn og bærekraftig mobilitet («Smart mobilitet») vil Statens vegvesen bidra til at kommuner og byene kan lage transportløsninger som legger til rette for dette.

Økte sykkelandeler er en viktig del av løsningen for å nå nullvekstmålet. Det langsiktige målet er en sykkelandel på 20 pst. i byområdene og 8 pst. på landsbasis. Økt bruk av elsykler og ulike former for mikromobilitet bidrar til en enklere reisehverdag og større fleksibilitet. Mange store og små sykkelveiprojekter bygges nå i byområdene og vil bidra til mer trafikksikre og attraktive løsninger for syklister og gående. Bl.a. videreføres arbeidene med å bygge ut sykkelstamveier på Nord-Jæren og i Bergen. I tillegg prioriteres det midler til anleggsstart for enkelte delstrekninger på rv. 706 i Trondheim.

Statens vegvesen avslutter i 2021 et seksårig FoU-program om bylogistikk. Det har bidratt til kunnskapsoppbygging i mange byer, og til at gods- og tjenestetransporter i større grad inngår i byenes planlegging. I samarbeid med næringsliv og kommuner har programmet gjennomført piloter og evaluert løsninger for mer miljøvennlig og effektiv bylogistikk. Målet er å effektivisere bylogistikken, redusere omfanget av næringstrafikk i sentrum og ta i bruk nullutslippskjøretøy. For 2022 videreføres arbeidet med å formidle kunn-

skap og implementere resultater fra programmet i håndbøker og regelverk. Statens vegvesen vil fortsatt være en arena for kunnskapsbygging og erfaringsoverføring mellom fylker og kommuner og delta i innovasjons- og FoU-prosjekter relevant for bylogistikk finansiert av forsknings- og innovasjonsprogrammer.

Statens vegvesen og Nye Veier AS skal i 2022 gjennomføre tiltak for å bedre både forutsigbarheten og framkommeligheten for godstransport på vei, her er drift- og vedlikeholdsinnsatsen sentral. Mindre utbedringstiltak som heving av veibane på snøutsatte strekninger, utretting av kurver for å legge til rette for lengre kjøretøy og redusere antall ulykker vil øke forutsigbarheten og oppetid bl.a. på utvalgte fjelloverganger.

Nye Veier AS og Statens vegvesen legger til grunn Nasjonal plan for døgnhvileplasser fra 2017 for sitt arbeid med å tilby hvileplasser for tungtransporten. Målet i planen er 80 døgnhvileplasser med om lag 1–1,5 timers avstand. Antall plasser har økt fra 15 i 2013 til 55 slik at det i 2021 er om lag 1 040 oppstillingsplasser.

Rasteplass-strategien for riksvei fra 2020 ligger til grunn for videre planlegging av rasteplasser.

Store deler av riksveinettet var åpnet for modulvogntog per januar 2021, og denne andelen vil økes ytterligere i årene framover. Innfasing av modulvogntog har gitt færre kjøretøy på veinettet og dermed redusert ulykkesrisikoen, støy, utslipp og veislitasje. Deler av omkjøringsveinettet er ikke åpnet for modulvogntog. Dette må gjøres i samråd med andre veieiere. Statens vegvesen legger opp til å gi bedre og mer tilgjengelig informasjon om stengninger og alternative ruter. Dette er spesielt rettet mot godstransport som må ta hensyn til begrensninger for høyde, lengde og vekt. I løpet av 2022 skal veilistene presenteres digitalt og kartbasert, og dette vil gjøre informasjonen mer tilgjengelig for næringslivet og yrkessjåførene.

Statens vegvesen har satt i gang en prøveordning for tømmervogntog med totalvekt opp til 74 tonn for å øke konkurranseevnen og redusere miljøbelastningen, jf. omtale av anmodningsvedtak nr. 444 (2016–2017) i kapittel 3 i del I.

God framkommelighet og redusert reisetid er viktig for næringsliv og den enkelte sjåfør, uavhengig av hvem som er veieier. Fra 2022 foreslås en ny tilskuddsordning for opprustning, fornying og utbedring av bl.a. viktige næringsveier på fylkesveinettet, jf. kap. 1320, post 65 Tilskudd til fylkesveier.

Nærmere om budsjettforslaget

Til veiformål totalt er budsjettforslaget for 2022 på 40,0 mrd. kr.

Til sammen legges det opp til 19,8 mrd. kr til investeringer i riksveier i 2022. I tillegg kommer 11,3 mrd. kr i ekstern finansiering, og Nye Veier AS' planlegging og noe forberedende arbeider i vei- og jernbaneprosjektet Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgstet–Hønefoss (Fellesprosjektet). Det legges opp til å starte anleggsarbeid for følgende prosjekter med kostnad over 1 mrd. kr:

- E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Agder
- E136 Breivika–Lerstad i Møre og Romsdal.

Forslag til kostnadsrammer går fram av Prop. 2 S (2021–2022) *Endringer i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet (driftskreditt til Nye Veier AS og kostnadsrammer) og revisjon av bompengepakke (fylkesveg)*.

Videre legges det opp til anleggsstart for prosjektet E8 Sørbotn–Laukslett, avhengig av Stortingets tilslutning til forslag om kostnadsramme, jf. forslag til romertallsvedtak.

Før Samferdselsdepartementet fremmer kostnadsramme til Stortinget for oppstart av store prosjekter, kan det være nødvendig å bruke relativt store beløp til forberedende arbeider og grunnerverv. Forberedende arbeider inkluderer eksempelvis prosjektering, grunnundersøkelser, skogshogst og flytting av høyspentkabler. Det settes i 2022 av midler for å sikre at flere prosjekter i porteføljen i Nasjonal transportplan 2022–2033 kan bli klare for anleggsstart. Dette gjelder:

- E6 Megården–Mørsvikbotn i Nordland
- E16 Hylland–Sleen i Vestland
- Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Stanghelle–Arna i Vestland
- E134 Røldal–Seljestad i Vestland
- E134 Saggrenda–Elgsjø i Viken og Vestfold og Telemark
- E134 Oslofjordforbindelsen, fase 2 i Viken.

I tillegg er det satt av midler til å videreføre de forberedende arbeidene på OPS-prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark.

For 2022 er det foreløpig avtalt med Nye Veier AS utbyggingsaktivitet på strekningene:

- E6 Kvænangsfjellet i Troms og Finnmark
- E6 Ranheim–Åsen i Trøndelag
- E6 Ulsberg–Melhus i Trøndelag
- E6 Moelv–Øyer i Innlandet
- E18 Langangen–Dørdal i Vestfold og Telemark
- E39 Kristiansand–Lyngdal i Agder.

Videre er det foreløpig avtalt med Nye Veier AS planlegging og noe forberedende arbeider av Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgstet–Hønefoss (Fellesprosjektet).

Med budsjettforslaget i 2022 reduseres vedlikeholdsetterslepet samlet sett med om lag 350 mill. kr. Dette er hovedsakelig knyttet til utbedring av tunnelene på TEN-T-veinettet, mens for øvrige veielementer er det anslått at etterslepet vil øke i 2022. Det er betydelig usikkerhet knyttet til beregningen av etterslepet.

Regjeringen foreslår å opprette en ny tilskuddsordning til fylkesveier. Det foreslås videre

å øke kompensasjonen til fylkeskommunene for merutgifter knyttet til tunnelsikkerhetsforskriften, jf. omtale under del III. Det foreslås også å opprette en tilskuddsordning til tryggere skoleveier og nærmiljøer.

Tabell 6.5 viser anslåtte virkninger av budsjettforslaget for 2022 på indikatorer for infrastrukturstandard på riksveinettet. Det kan komme endringer gjennom budsjettåret som følge av framdrift i prosjekter og virksomhetenes prioriteringer.

Tabell 6.5 Anslåtte virkninger av budsjettforslaget 2022

Antall km veinett utbedret med gul midtstripe	16
Antall km firefelts vei med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	42
Antall km to- og trefelts vei med midtrekkverk	13
Antall km riksvei med forsterket midtoppmerking	14
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	13
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	25
Antall km kollektivfelt bygd	2
Antall viktige knutepunkter for kollektivtransporten som er universelt utformet	2
Antall holdeplasser for kollektivtransport universelt utformet	86

Kap. 1320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
01	Driftsutgifter	3 966 848	3 928 776	4 103 100
22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	7 520 251	7 786 268	8 320 500
28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 112 514	2 258 285	2 236 400
29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 239 918	876 000	1 773 400
30	Riksveinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i>	12 886 764	12 025 000	12 800 500
31	Skredsikring riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	969 315	1 074 100	
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	8 866		
36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	49 919	41 900	
37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	7 359		
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	238 439		150 200
62	Skredsikring fylkesveier, <i>kan overføres</i>	425 392		
63	Tilskudd til gang- og sykkelveier, <i>kan overføres</i>	25 946		
64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	4 851	20 000	20 500
65	Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i>	13 260	175 000	379 600
66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>			40 000
72	Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i>	1 700 990	1 573 300	2 663 200
73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	2 144 255	2 105 000	1 041 500
	Sum kap. 1320	33 314 887	31 863 629	33 528 900

For endringer i bevilgninger etter saldert budsjett 2021, vises det til kapittel 5.3 i del I.

Statens vegvesen skal innenfor sitt ansvarsområde utvikle og legge til rette for et effektiv, miljøvennlig, framtidsrettet og trygt transportsystem. Vegvesenet har sektoransvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele veitransportsystemet. Videre har etaten rollen som kollektivdirektorat, med nasjonalt koordineringsansvar og faglig ansvar for kollektivtransport, herunder universell utforming. Det foreslås bevilget 33 529 mill. kr til Statens vegvesen, som er om lag 1 665 mill. kr

mer enn i saldert budsjett for 2021. Endringen på post 72 skyldes i hovedsak overgang til bruttobudsjettering.

Bindinger

Med budsjettforslaget for 2022 er det anslått at statlige bindinger per 1. januar 2023 vil utgjøre om lag 62,5 mrd. kr.

Tabell 6.6 viser budsjettforslaget for 2022, bindinger for statlige midler ved inngangen til 2023, bindinger i 2023, 2024 og etter 2024.

Tabell 6.6 Riksveinvesteringer – anslag for statlige bindinger

	Forslag 2022	Bindinger per 01.01.2023	Bindinger 2023	Bindinger 2024	Bindinger etter 2024
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	1 773	30 480	2 730	3 350	24 400
Post 30 Riksveinvesteringer	12 800	32 050	9 750	8 500	13 800
Sum	14 573	62 530	12 480	11 850	38 200

For mindre investeringer er bindinger definert som full utnyttelse av fullmakten til å pådra staten forpliktelser ut over gjeldende budsjettår, jf. forslag til romertallsvedtak. For prosjekter over 1 mrd. kr er det kun tatt med bindinger fra prosjekter som har vedtatt kostnadsramme eller der det er fremmet forslag om kostnadsramme.

Det legges ikke opp til at Samferdselsdepartementet i 2022 får fullmakt til å inngå nye forskutteringsavtaler. Allerede inngåtte forpliktelser dekkes.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 4 103,1 mill. kr. I den foreslåtte bevilgningen er det tatt hensyn til en reduksjon på 35,9 mill. kr på grunn av ventet endret pensjonspremie til Statens pensjonskasse ved endret premiemodell. Arbeidsgiveravgift er tilsvarende redusert, jf. nærmere omtale i kapittel 4.2 i del I.

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

Videre inngår forvaltningsoppgaver innenfor veiområdet, bl.a. forvaltning av grunneiendommer, avgivelse eller bistand ved uttalelser til andres planer etter plan- og bygningsloven, søknader om dispensasjon fra byggegrense, avkjørsel og gravetillatelse og utvikling av kvalitetssystem for planlegging og gjennomføring av utbyggingsprosjekter. Det er satt av midler til omstillingskostnader knyttet til omorganiseringen av Statens vegvesen. Omstillingskostnadene fases gradvis ut, og nivået reduseres i 2022.

Posten omfatter også transportområdet, bl.a. nasjonale oppgaver som arbeid med strategisk samferdselsplanlegging og samordning av eierskapet til data og analyse i etaten. I tillegg inngår regelutvikling, regulering og digitalisering av vei-transport i Norge, sektoroppgaver innen klima og miljø, trafikksikkerhet, drift av veitrafikksentraler, automatisk trafikkontroll, arbeid med samfunnsikkerhet og beredskap og forskning og utvikling (FoU).

Forenkling og standardisering skal prege Statens vegvesens tjenester og gi bedre kvalitet og mer effektiv utnyttelse av ressursene. For å skape bedre beslutningsgrunnlag og intensivere utviklingen av nye brukerrettede tjenester vil Statens vegvesen arbeide med å samordne etatens data med eksterne data. For å sikre en kunderettet og datadrevet kultur og adferd vil Statens vegvesen arbeide for å skape god bevissthet og kunnskap i egen organisasjon.

Ny teknologi og tilgang på data gir muligheter for å utvikle transportsektoren. I tillegg til det som allerede brukes til teknologi over post 01, legges det i 2022 opp til å øke satsingen med 150 mill. kr. Innsatsen til teknologi og digitalisering skal bidra til å ivareta behovene til brukerne av veinettet samt fylkeskommuner, brukerorganisasjoner og næringsliv. Satsingen samsvarer også med digitaliserings- og teknologitrender internasjonalt og vil foregå innen følgende fire utviklingsområder:

- en mer datadrevet organisasjon med fokus på informasjonsforvaltning, datakvalitet og datadeling
- nye tjenester for trafikanter og brukere
- utvikle Statens vegvesen som myndighet og regulator i utviklingen av et intelligent transportsystem
- forberede systemer og infrastruktur for et moderne og framtidsrettet transportsystem der samvirkende systemer og automatisert mobilitet inngår.

Statens vegvesen vil også i 2022 selge tjenester til fylkeskommunene på flere fagområder for å sikre at det fylkeskommunale veinettet ivaretas på en best mulig måte i overgangsperioden etter regionreformen, jf. omtale i Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020).

I 2022 skal Statens vegvesen sammen med fylkeskommunene starte opp et arbeid med å sam-

ordne en kartlegging av vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet.

Det settes av midler til et utredningsarbeid knyttet til muligheter og løsninger for et system for fastsettelse og innkreving av veibruksavgift.

Forskning, utvikling og innovasjon

FoU-virksomheten i Statens vegvesen skal svare på målene i Nasjonal transportplan 2022–2033. Forsknings- og innovasjonsaktiviteten rettes mot kostnadseffektive og brukervennlige løsninger som legger til rette for et sikkert og bærekraftig transportsystem. Resultatene fra forskningen skal sikre og utvikle fagkunnskap og kompetanse slik at beslutninger tas på et godt faglig grunnlag.

Deler av arbeidet initieres og ledes gjennom større forsknings- og utviklingsprogrammer og gjennomføres i samarbeid med norske universiteter og forskningsinstitutter. Statens vegvesen deltar også i en rekke forsknings- og innovasjonsprosjekter i samarbeid med andre. I 2022 vil bl.a. temaer som bedre bruvedlikehold, analytisk dimensjonering av dekkekonstruksjonen, nye metoder og teknologi for kostnadseffektivt vedlikehold og nye effektive tiltak for å redusere antall drepte og hardt skadde, inngå i FoU-programmet.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier

Det foreslås bevilget 8 320,5 mill. kr, med en anslått fordeling på om lag 5 080 mill. kr til drift og om lag 3 240 mill. kr til vedlikehold.

I den foreslåtte bevilgningen er det tatt hensyn til en reduksjon på 5,7 mill. kr på grunn av ventet endret pensjonspremie til Statens pensjonskasse ved endret premiemodell. Arbeidsgiveravgift er tilsvarende redusert, jf. nærmere omtale i kapittel 4.2 i del I.

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

Drift

Drift av riksveier omfatter bl.a. brøyting, strøing med salt og sand, veioppmerking, vask og renhold, oppretting av skilt og skjøtsel av grøntarea-

ler samt oppgaver som å sørge for lys på veiene og å legge til rette for radio, nødnett og annen kommunikasjon. Det meste av riksveinettet driftes av entreprenørselskaper gjennom kontrakter med Statens vegvesen. Kontraktene regulerer de oppgavene som er nødvendige for at veinettet skal være tilgjengelig og sikkert for trafikantene og holde god miljøstandard.

Utgiftene til drift av veinettet i 2022 er ventet å øke med om lag 500 mill. kr sammenliknet med 2021. Noe av økningen er knyttet til trafikkvekst, nye døgnhvileplasser og nye veianlegg. Inndeling i nye kontraktsområder etter avviklingen av samsveiadministrasjon har også bidratt til prisøkningen. I 2020 og 2021 har Statens vegvesen lyst ut 15 nye driftskontrakter for riksvei.

Utfasing av felleskontrakter med både riks- og fylkesvei medfører større spredning på beredskapen for entreprenørene og mindre rasjonell utnyttelse av maskiner og mannskap. Årsaken er at rene riksveikontrakter strekker seg over et større geografisk område med relativt sett færre kilometer vei.

Statens vegvesen innfører framover flere tiltak for å gjøre kontraktene på riksvei mer attraktive for entreprenørene og begrense prisøkningene. Hovedgrepene omfatter bl.a. justeringer som reduserer risikoen for entreprenørene samt muligheter for større andel vedlikehold i kontraktene slik at utnyttelsen av maskiner og mannskap blir mer jevnt fordelt gjennom hele året. Statens vegvesen antar også at det vil gi større forutsigbarhet for entreprenørene framover når nye kontraktsområder blir avklart.

Det planlegges å lyse ut og starte sju nye riksveikontrakter i 2022. Resterende felleskontrakter utløper i årene 2023–2026, og nye kontrakter vil da bli lyst ut. I enkelte områder med sammenhengende veistrekninger som består av både riks- og fylkesvei, kan det være aktuelt at Statens vegvesen og fylkeskommunene samarbeider om kontrakter.

Vedlikehold

Vedlikehold av veinettet består av tiltak for å ta vare på og bidra til god funksjon på den eksisterende veiinfrastrukturen. Dette omfatter tiltak for å gjenopprette og opprettholde standarden på veidekker, grøfter, bruer, tunneler, støyskjermer, holdeplasser og alle tekniske anlegg i tråd med fastsatte kvalitetskrav. Godt vedlikehold bidrar til at kostnadene til drift av infrastrukturen holdes nede. Med rammen til vedlikehold mangler det isolert sett om lag 800 mill. kr for å stanse veksten

i vedlikeholdsetterslepet for de formål som dekkes over post 22.

Reduksjon i vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet finansieres innenfor bevilgningen på post 22 Drift og vedlikehold, tunneloppgradering på post 29 OPS-prosjekter og fornying på post 30 Riksveiiinvesteringer. Med budsjettforslaget anslås det at vedlikeholdsetterslepet samlet sett vil reduseres med om lag 350 mill. kr.

Tunnelvedlikehold består i stor grad av vedlikehold og utskiftninger av sikkerhetsutstyr, trafikkstyringssystemer og andre styringssystemer. Vedlikeholdsetterslepet er stort i mange av tunnelene. Tiltak som er kritiske for at tunnelene kan holdes åpne for normal trafikk og reparasjon av skader som kan være dyrere å utbedre på et senere tidspunkt, blir prioritert. Tiltak i tunneler for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektrofor-skriftene omtales under post 30 Riksveiiinvesteringer.

Elektriske anlegg i tunneler må skiftes ut og oppgraderes langt hyppigere enn øvrige tunnel-elementer som f.eks. betonghvelv og vifter. Nye tunneler bygges for å kunne vare i 100 år, mens deler av de elektriske anleggene har en forventet levetid på 10 til 15 år. Utskifting og modernisering av slike anlegg utgjør dermed en betydelig kostnad i en tunnels levetid, og jevnlig utskiftninger er nødvendig for å ivareta krav, forskrifter og funksjonalitet.

En rekke bruer har skader som tilsier at vedlikeholdsutgiftene vil øke på sikt. For å motvirke slitasje og nedbryting er det derfor viktig med tilstrekkelig og kontinuerlig vedlikehold. Udekket vedlikeholdsbehov på bruer og ferjekaier øker risikoen for at det må innføres lastrestriksjoner. Viktige vedlikeholdstiltak på bruer er bl.a. betongrehabilitering, overflatebehandling av stål samt vedlikehold av utstyr som f.eks. fuger og rekkverk. Tiltak på ferjekai omfatter i tillegg bl.a. vedlikehold av teknisk utstyr.

Dekkelegging har vært prioritert over lengre tid, og det har vært en positiv utvikling i andelen veidekker som tilfredsstillter Statens vegvesens vedlikeholdsstandard. Ved inngangen til 2021 tilfredsstilte 92 pst. av veidekkene på de riksveiene Statens vegvesen har ansvaret for, kravene til spor og jevnhet. Denne andelen ventes å bli om lag uendret i 2022. Forsterking av veifundament er en viktig del av dekkeleggingen og bidrar til å forlenge veidekkets levetid.

Kontinuerlig vedlikehold av dreneringsanlegg sikrer veiene mot vannskader. Dårlig drenering og vann som blir stående i veikroppen, fører til økt nedbryting av veien og kortere levetid på veidek-

ket. Utgiftene ved å utsette vedlikeholdstiltak blir da høyere enn ved et kontinuerlig vedlikehold. Et velfungerende, godt vedlikeholdt dreneringssystem bidrar til å begrense skader ved flom og oversvømmelse. Større nedbørsmengder medfører et økende behov for å beskytte veien med god drenering.

Veiutstyr omfatter bl.a. rekkverk langs veien, profilerte kantlinjer (rumlefelt), ettergivende master for lys, skilt, signaler og annet vei- og trafikkutstyr m.m. som reduserer faren for personskade ved påkjørsel og bidrar til god framkommelighet. Dagens veiutstyr blir i større grad digitalisert og er dyrere å vedlikeholde enn tidligere. God skilting, trafikkinformasjon og veibelysning samt sikring med rekkverk bidrar til å øke trafikksikkerheten og framkommeligheten.

Det settes av midler til å dekke skader som følge av vær eller andre uforutsette hendelser.

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Det foreslås bevilget 2 236,4 mill. kr. I den foreslåtte bevilgningen er det tatt hensyn til en reduksjon på 18,6 mill. kr på grunn av ventet endret pensjonspremie til Statens pensjonskasse ved endret premiemodell. Arbeidsgiveravgift er tilsvarende redusert, jf. nærmere omtale i kapittel 4.2 i del I.

Innenfor trafikant- og kjøretøytilsyn prioriteres oppgaver i tråd med målene for trafikksikkerhet og miljø i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Trafikksikkerhetsarbeidet skal legge til rette for god førerkompetanse og god trafikksikkerhetsstandard på kjøretøyene. God miljømessig kjøring og god standard på kjøretøyene reduserer også utslippene fra veitrafikken.

En aktiv og målrettet tilsyns- og kontrollvirksomhet bidrar til å sikre kvaliteten i nasjonal trafikkopplæring og teknisk tilstand på kjøretøyparken.

Statens vegvesen fører tilsyn med bl.a. verksteder, forhandlere, testing av autonome kjøretøy, parkeringsvirksomheter, trafikkskoler og andre opplæringsinstitusjoner. For en del av disse virksomhetene må også personellet og virksomheten godkjennes av Statens vegvesen. Arbeidet gjøres for å sikre god kvalitet og forhindre svindel med kjøretøy og førerrettigheter. I tillegg skal innsatsen sikre forbrukerrettigheter og fremme like konkurransevilkår mellom aktørene i transport-, trafikkopplærings- og verkstedbransjen.

Statens vegvesen samarbeider med andre kontroll- og tilsynsmyndigheter samt næringsvirksomheter gjennom bl.a. felles kontroller og utveksling av informasjon. Regelverket som regu-

lerer dette arbeidsfeltet, er på mange områder internasjonalt, og arbeidet med utviklingen av regelverket og dialogen med bransjen innen fagfeltet, er et viktig område for Statens vegvesen.

Målrettet utekontroll blir videreført med kontroll til tider og steder med høy sannsynlighet for å avdekke feil og mangler. Kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre er prioritert i vintersesongen. I tillegg til vinterutrustning er sikring av last, kontroll av bremses, kjøre- og hviletid og kabotasje sentrale områder i kontrollaktiviteten. Digitaliseringen av utekontrollen gjennom bl.a. systemene for risikoklassifisering og skiltgjenkjenning videreføres.

Ny drosjeregulering trådte i kraft 1. november 2020. Kontroll av drosjer er en viktig oppgave for å sikre at aktørene har nødvendige tillatelser, og at kravene for drosjevirkosomhet for øvrig er oppfylt.

Oppfølging og videreutvikling av regelverk for elsparesykler (små elektriske kjøretøy) vil pågå i 2022. Statens vegvesen vil fortsette samarbeidet med politiet om kontroll knyttet til bruk og tekniske krav.

Statens vegvesen arbeider med trinnsvis å innføre økt bruk av overtredelsesgebyr for overtredelser av veitrafikklovgivningen. De første endringene trer i kraft høsten 2021, og det arbeides med ytterligere forslag til lov- og forskriftsendringer.

Statens vegvesen har ansvaret for å forvalte og utvikle nasjonalt regelverk samt påvirke utformingen og implementeringen av EØS-regelverk innen trafikant- og kjøretøyområdet. Innføring av nytt godkjenningsregelverk for bil antas innført i løpet av andre halvår 2021. Dette vil medføre at Statens vegvesen fra årsskiftet 2021/2022 og framover får nye og mer omfattende oppgaver knyttet til markedsovervåkning. Hensikten er å gjøre nye kjøretøy sikrere og bidra til lavere utslipp og redusere muligheten for manipulering med testresultater og målekrav.

På kjøretøyområdet går utviklingen mot stadig mer automatiserte funksjoner i kjøretøyene. Statens vegvesen behandler søknader og fører tilsyn med ordningen for utprøving av selvkjørende motorvogn på vei. Etaten deltar i det internasjonale arbeidet med å etablere permanente krav til automatiserte kjøretøy.

I tråd med nullutslippsmålet i Nasjonal transportplan 2022–2033 følger Statens vegvesen utviklingen av nullutslippsandel i nybilregistreringene, og publiserer månedlige oversikter som viser dette. Samtidig arbeides det internasjonalt med krav til batterier og forbrukerinformasjon om elbiler slik at biler og ladesystemer skal fungere bra

under norske forhold og for at forbrukerne skal få informasjon om hvilke biler de bør velge.

God kvalitet i føreropplæringen og førerprøven er viktig for trafikksikkerheten. Høy kompetanse på trafikklærere og sensorer er en forutsetning. Nye krav til etterutdanning og en regodkjenningsordning for trafikklærere for å sikre tilstrekkelig kompetanse prioriteres i 2022. Statens vegvesen vil også fortsette arbeidet med å øke kapasiteten i førerprøvevirksomheten for å redusere ventetidene. Etaten viderefører samarbeidet med bransjeorganisasjonene, NAF og andre relevante samarbeidspartnere for utvikling av fagområdet.

Identitetskontroll i forbindelse med teoretisk og praktisk førerprøve for å sikre at rett kandidat går opp til prøven, er et viktig område som Statens vegvesen vil følge opp.

En samkjørt prøvevirksomhet der Statens vegvesens systemer og tjenester brukes til å gjennomføre teoriprøver for andre offentlige etater gir god utnyttelse av offentlige investeringer og ressurser. Flere offentlige etater bruker Statens vegvesens systemer og tjenester i dag, og det ventes at flere ønsker å bli med på ordningen. Eksempler på slike ordninger er ADR-prøve (transport av farlig gods) som gjennomføres på vegne av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. Droneprøver, småfly- og helikopterprøver og trafikkflyverprøve gjennomføres på vegne av Luftfartstilsynet.

Arbeidet med å utvikle nettbaserte selvbetjeningsløsninger innenfor trafikant- og kjøretøyområdet videreføres i 2022. Andelen som bruker løsningene, øker og følger forventet utvikling. For å følge prinsippet om kostnadsriktighet og for å øke bruken ytterligere, ble det fra 2019 innført differensierte gebyrer for flere tjenester. Differensierte gebyrsatser vurderes innført for løsningene etter hvert som de er ferdig utviklet. Utvikling og bruk av selvbetjeningsløsningene resulterer i færre oppmøter på trafikkstasjonene og vil ha konsekvenser for de framtidige inntektene for etaten.

Statens vegvesen utvikler en nettbasert selvbetjeningsløsning der eier selv kan av- og påregistrere kjøretøyet uten at kjennemerkene må leveres inn. Ordningen vil gjøre det enklere for eier å avregistrere kjøretøy som i perioder ikke er i bruk. Målet er å innføre ordningen i løpet av 2023.

Kjøretøydata er en viktig kilde for mange aktører, både offentlige og private. Statens vegvesen har flere oppslag- og selvbetjeningsløsninger som tilgjengeliggjør data. Jobben med å sikre god kvalitet på allerede tilgjengelige data, og eventuelt

nye rapportløsninger for å tilgjengeliggjøre data, fortsetter.

For å sikre gode tjenester for trafikanter i hele landet, og særlig for de tjenestene som fortsatt krever oppmøte, må det være et tilgjengelig tilbud i hele landet. Stortinget har bedt regjeringen avvente endring av tjenestestruktur til behovet for oppmøte på Statens vegvesens tjenestesteder er varig redusert. Statens vegvesen må se videre på hvordan etaten fortsatt kan tilby framtidsrettede, brukerorienterte og effektive tjenester i tiden framover. Se omtale i kapittel 3 del I av anmodningsvedtak nr. 582 for 2020–2021.

Fartskampanjen og oppmerksomhetskampanjen planlegges videreført i 2022. Våren 2022 lanseres en ny kampanje om samspillet mellom syklist/førere av små elektriske kjøretøy, fotgjengere og bilister i byområdene. Beltekampanjen videreutvikles i 2022, og vil ha oppmerksomheten rettet mot belte i buss eller andre områder der økt eller riktig beltebruk kan redusere skadeomfanget.

Post 29 OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 1 773,4 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn om lag 125 mill. kr i bompenger.

Offentlig-privat samarbeid (OPS) er et samarbeid mellom offentlige og private aktører. Statens vegvesen er byggherre, og det private OPS-selskapet er byggherrens representant. OPS-selskapet har totalansvaret for arbeidet med veistrekingen i 25–30 år.

I 2022 settes det av midler til kontraktsfestet statlig vederlag til OPS-strekingene E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag, E39 Lyngdal–Flekkefjord i Agder og E18 Grimstad–Kristiansand i Agder. Det legges til grunn både statlige midler og bompenger til vederlag til OPS-selskapet for rv. 3/rv.

25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet. I tillegg er det satt av midler til å videreføre oppgraderingen av fem tunneler på strekingen E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag.

Det settes av om lag 1 mrd. kr til det nye OPS-prosjektet rv. 555 Sotrasambandet i Vestland. I Prop. 41 S (2017–2018) *Gjennomføring av rv. 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering*, jf. Innst. 270 S (2017–2018), er det lagt til grunn at statens bidrag til prosjektet i anleggsperioden settes på en ikke rentebærende konto i Norges Bank fram til milepælsutbetaling til OPS-selskapet. På grunn av kostnadsøkninger foreslås det å øke de økonomiske rammene til prosjektet. Videre legges det opp til å gjøre endringer i finansieringsmodellen. Det vises til omtale i nærmere om investeringsprogrammet, jf. også forslag til romertallsvedtak.

Det prioriteres midler til å videreføre forberedende arbeider på OPS-prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark over post 30.

Post 30 Riksveiinvesteringer

Det foreslås bevilget 12 800,5 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn om lag 2 500 mill. kr i ekstern finansiering. Bompenger til prosjekter som ennå ikke er lagt fram for Stortinget, er ikke inkludert i anslaget.

I den foreslåtte bevilgningen er det tatt hensyn til en reduksjon på 11,5 mill. kr på grunn av ventet endret pensjonspremie til Statens pensjonskasse ved endret premiemodell. Arbeidsgiveravgift er tilsvarende redusert, jf. nærmere omtale i kapittel 4.2 i del I.

Tabell 6.7 viser anslått fordeling av forslaget til bevilgninger på post 30.

Tabell 6.7 Fordeling av riksveiinvesteringer for Statens vegvesen

	Mill. kr
	Anslått fordeling
Porteføljen	6 200
Mindre investeringstiltak ¹	5 800
Byvekstavtaler ¹	800
Sum post 30	12 800

¹ Grunnlag for beregning av fullmakt til å forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, er fratrukket mindre investeringstiltak som allerede har fastsatt kostnadsramme. Grunnlaget for beregning av fullmakt er 5 000 mill. kr.

Følgende prosjekter med kostnad over 1 mrd. kr er ventet åpnet for trafikk i 2022:

- E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Viken
- E39 Sveгатjørn–Rådal i Vestland
- E39 Kristianborg–Bergen sentrum (Sykkelstamveien) i Vestland
- Rv. 5 Kjøsnestjørdene i Vestland
- E69 Skarvberg tunnelen i Troms og Finnmark.

Endringer som følger av Nasjonal transportplan 2022–2033

Nasjonal transportplan 2022–2033 er mindre detaljert enn tidligere transportplaner, og det legges derfor også opp til en mindre detaljert omtale av prioriteringene i denne proposisjonen. Regjeringen legger samtidig til grunn endringer i terskelverdien for prosjekter som omtales med kostnadsramme overfor Stortinget ved at denne økes fra 500 mill. kr til 1 mrd. kr. Sammen med foreslåtte endringer i fullmakter til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret vil dette bidra til mer effektiv utbygging og bedre utnyttelse av de årlige budsjetttrammene.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 ble det presentert flere grep for å nå målet om mer for pengene. Nye Veier-modellen trekkes fram som en suksess, og det er pekt på at virksomhetene skal få større operasjonell frihet til å velge løsning på utfordringene beskrevet i meldingen.

Med bakgrunn i grepene i Nasjonal transportplan 2022–2033 foreslås en omlegging av fullmakten til å pådra forpliktelser utover gitt bevilgning for mindre investeringer. Samferdselsdepartementet legger til grunn at fullmakten beregnes ut fra en fast regel der samlet forpliktelse settes til to ganger det som prioriteres til mindre investeringstiltak kommende budsjettår, med en begrensning på årlig forfall på 90 pst. av det som prioriteres til disse tiltakene kommende budsjettår, jf. forslag til romertallsvedtak. Dette vil gi en forutsigbarhet for Statens vegvesen. Det kan også gi etaten bedre muligheter til å utnytte tildelte midler effektivt, f.eks. optimalisere gjennomføringen av de mindre investeringstiltakene.

Poststruktur

Det legges opp til enkelte justeringer i innretningen av omtalen av Statens vegvesens investeringsportefølje på post 30. Samtidig foreslås at bevilgningen på post 31 Skredsikring riksveier, fra 2022 inngår i post 30 Riksveinvesteringer. Fordelingen av midlene på posten er i 2022 endret til følgende:

- porteføljen

- mindre investeringstiltak
- byvekstavtaler.

«Porteføljen» vil bestå av store prosjekter med prognose for sluttkostnad over 1 mrd. kr, inkl. utgifter til planlegging av disse prosjektene. Disse prosjektene omtales særskilt under *Nærmere om investeringsprogrammet*. Unntaket er prosjekter som inngår under Byvekstavtaler.

«Mindre investeringstiltak» består av resten av Statens vegvesens investeringsportefølje, dvs. mindre prosjekter med prognose for sluttkostnad under 1 mrd. kr og planlegging av disse prosjektene. Dette er i hovedsak tiltak som i 2021 inngår i programområdetiltak, Nasjonale turistveier og fornying av riksvei.

«Byvekstavtaler» består av mindre tiltak i byvekstavtalene som bygger opp under nullvekstmålet ved gang-, sykkel- og kollektivtiltak.

Porteføljen

I 2022 vil midlene i hovedsak brukes til å følge opp allerede vedtatte prosjekter.

Statens vegvesens portefølje vil i 2022 bestå av rundt 25 store prosjekter.

Det legges opp til å starte anleggsarbeid for følgende prosjekter med kostnad over 1 mrd. kr:

- E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Agder
- E136 Breivika–Lerstad i Møre og Romsdal.

Forslag til kostnadsrammer går fram av Prop. 2 S (2021–2022) *Endringer i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet (driftskreditt til Nye Veier AS og kostnadsrammer) og revisjon av bompengepakke (fylkesveg)*.

Videre legges det opp til anleggsstart for prosjektet E8 Sørbotn–Laukslett, avhengig av Stortingets tilslutning til forslag om kostnadsramme, jf. forslag til romertallsvedtak.

Før Samferdselsdepartementet fremmer kostnadsramme til Stortinget for oppstart av store prosjekter, kan det være nødvendig å bruke relativt store beløp til forberedende arbeider og grunnerverv. Forberedende arbeider inkluderer eksempelvis prosjektering, grunnundersøkelser, skogshogst og flytting av høyspentkabler. Det settes i 2022 av midler for å sikre at flere prosjekter i porteføljen i Nasjonal transportplan 2022–2033 kan bli klare for anleggsstart. Dette gjelder:

- E6 Megården–Mørsvikbotn i Nordland
- E16 Hylland–Sleen i Vestland
- Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Stanghelle–Arna i Vestland
- E134 Røldal–Seljestad i Vestland

- E134 Saggrenda–Elgsjø i Viken og Vestfold og Telemark
- E134 Oslofjordforbindelsen, fase 2 i Viken.

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

Mindre investeringstiltak

Store deler av rammen brukes til å videreføre allerede igangsatte prosjekter. Det er likevel funnet rom for å prioritere midler til en rekke nye mindre tiltak.

Gjennom Statens vegvesens utbedringsstrekninger legges det til rette for en trinnsvis utvikling av utvalgte deler av riksveinettet. Denne gjennomføringsformen velges på deler av riksveinettet der det er mest hensiktsmessig å utvikle eksisterende infrastruktur, framfor å bygge nytt. Innenfor rammen videreføres arbeidene på en rekke slike utbedringsstrekninger. Rammen til mindre tiltak gir også rom for oppstart av nye utbedringsstrekninger. Statens vegvesen har opplyst at utbedringsstrekningene Svenkerud–Ørgenvika på rv. 7 i Viken, Oppdal–Sunndalsøra på rv. 70 i Trøndelag og Møre og Romsdal, Sandvika–Sagelva på rv. 80 i Nordland og Akkarfjord–Jansvatnet på rv. 94 i Troms og Finnmark kan være aktuelle, men dette vurderer etaten gjennom året.

Statens vegvesen følger opp et omfattende program for punktvisse utbedringer på riksveinettet, f.eks. bruer og ferjekaiar samt andre tiltak for å øke framkommeligheten.

Videre prioriteres tiltak som gir bedret framkommelighet og bedre sikkerhet for gående og syklende utenfor byområdene.

Satsingen på målrettede trafikksikkerhetstiltak styrkes, og det vil i 2022 bli gjennomført en rekke tiltak på riksveinettet, f.eks. tiltak for å forhindre utforkjøringer og møteulykker.

Satsingen på Nasjonale turistveier videreføres i 2022, og flere større og mindre tiltak ventes å bli ferdige og tilgjengelige for trafikantene i 2022.

Tunnelutbedringsprogrammet

I 2022 videreføres satsingen på tunnelutbedringsprogrammet. Statens vegvesen vil i hovedsak prioritere midler til å videreføre allerede vedtatte prosjekter. I tillegg prioriteres anleggsstart for utbedring av E16 Lærdalstunnelen i Vestland. Utbedring av Lærdalstunnelen vil bli ett av de mest omfattende prosjektene som er gjennomført innen tunnelutbedringsprogrammet, jf. Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, sær-*

skilde transporttiltak og jernbane og Innst. 648 S (2020–2021).

Arbeidet med å utbedre tunneler lengre enn 500 meter for å ivareta kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene videreføres. Dette er nødvendig for å ivareta både framkommeligheten og trafikksikkerheten i disse tunnelene. Med budsjettforslaget vil fem tunneler som ligger på den norske delen av det transeuropeiske veinettverket (TEN-T-veinettet), bli utbedret i 2022. Det gjenstår da å oppgradere 24 tunneler på dette veinettet. Det er også lagt til grunn at 20 andre tunneler over tid skal erstattes med nye veistrekninger, og disse skal derfor ikke oppgraderes, noe som bl.a. gjelder Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle og E16 Hylland–Sleen i Vestland og E6 Megården–Mørsvikbotn i Nordland.

Med budsjettforslaget vil det i 2022 være satt i gang utbedring eller forberedende arbeider i de tunnelene på TEN-T-veinettet som skal oppgraderes, med unntak av E16/E39 Fløyfjellstunnelen. Tidspunktet for utbedringen av denne tunnelen må vurderes i lys av andre tiltak i Bergen sentrum.

Arbeidet med tunnelutbedringstiltakene har vist seg å være både mer komplisert og dyrere enn tidligere antatt. Strategien for gjennomføringen av tunnelutbedringene ble derfor endret i 2020, slik at i hovedsak kun kritisk vedlikeholdsbehov og andre forhold som er viktige for tunnelenes sikkerhet, utbedres, samtidig med tiltakene for å oppfylle kravene i forskriftene, jf. Prop. 1 S (2019–2020). Dette innebærer at ordinært vedlikeholdsetterslep i tunnelene i hovedsak må utbedres senere.

Ettersom gjennomføringen av tiltak i tunneler på TEN-T-veinettet prioriteres for å oppfylle krav i EUs tunnelsikkerhetsdirektiv, er det i 2022 kun funnet rom for å utbedre enkelte tunneler på det øvrige riksveinettet. Prioriteringen av tiltak i disse tunnelene vurderes i forbindelse med arbeidet med Statens vegvesens plan for å følge opp Nasjonal transportplan 2022–2033.

Byvekstavtaler

Midlene blir brukt til riksveitiltak i byområder der det er inngått byvekstavtaler. I 2022 omfatter tiltakene i hovedsak bygging av sammenhengende sykkelveinett og tiltak for bedret framkommelighet for kollektivtransporten. Midlene blir i stor grad brukt til allerede vedtatte prosjekter. Det er likevel funnet rom for enkelte nye tiltak.

Det vises til byomtalen under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Det foreslås bevilget 150,2 mill. kr.

I tråd med St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*, ble det innført en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene fra 2010. For årene 2010–2014 var den årlige lånerammen på 2 000 mill. kr, mens den for årene 2015–2017 var på 3 000 mill. kr. Det foreslås ikke ny låneramme for 2022.

Det årlige behovet for bevilgninger avhenger av rentenivået. I 2022 er det lagt til grunn en renteforutsetning for kompensasjonen på 1,0 pst. På bakgrunn av forutsetninger for ordningen og lånetilsagn gitt for årene 2010–2017 på totalt 19 mrd. kr, innebærer gjeldende rentenivå en ramme på 150,2 mill. kr i 2022.

Tabell 6.8 viser den fylkesvise fordelingen av beløpene for rentekompensasjonen.

Tabell 6.8 Fylkesfordeling av rentekompensasjon

Fylke	Rente- kompensasjon for 2022 (i 1 000 kr)
Viken	25 004
Oslo	9 201
Innlandet	15 664
Vestfold og Telemark	11 359
Agder	9 763
Rogaland	10 500
Vestland	20 672
Møre og Romsdal	9 412
Trøndelag	16 200
Nordland	11 033
Troms og Finnmark	11 392
Sum	150 200

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Det foreslås bevilget 20,5 mill. kr.

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* er det lagt opp til å videreføre tilskuddsordningen som rettes mot flaskehals for tømmervogntog på fylkesveinettet. Midlene skal bidra til en funksjonell og effektiv tømmertrans-

port. Tiltak for å forsterke bruer som ikke tåler 60 tonn totalvekt, blir prioritert.

I 2019 ble det i samarbeid med fylkeskommunene og skog- og trenæringen besluttet et program for bruer på fylkesvei med behov for utbedringer de nærmeste årene. Det fastsatte programmet vil bli lagt til grunn for tildelinger også i 2022.

Post 65 Tilskudd til fylkesveier

Det foreslås bevilget 379,6 mill. kr.

Tilskuddsordningen ble opprettet for å styrke transportårene på fylkesvei for fiske- og havbruksnæringen. Det er i 2022 behov for om lag 90 mill. kr for å dekke utgifter til tilsagn som er gitt for denne type prosjekter. Det er knyttet en tilsagnsfullmakt til denne delen av posten, jf. forslag til romertallsvedtak.

Ny tilskuddsordning for fylkesveier

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* er det lagt opp til en økt satsing på fylkesveier gjennom bl.a. en ny øremerket tilskuddsordning til vedlikehold, fornying og utbedring av fylkesveiene. Regjeringen foreslår å opprette en slik ordning. Den nye ordningen erstatter den eksisterende ordningen på posten. Dette innebærer at om lag 290 mill. kr av bevilgningen i 2022 vil gjelde den nye ordningen.

Fordeling av tilskuddsmidler mellom fylkeskommunene i den nye ordningen skal ta utgangspunkt i vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet, ved å bruke samme fordeling som i dag blir brukt i fordeling over tabell-C opprusting og fornying i rammetilskuddet til fylkeskommuner. Det vises for øvrig til omtalen i *Nasjonal transportplan 2022–2033* om en ny kartlegging av vedlikeholdsetterslepet, i samarbeid med fylkeskommunene. Forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner og/eller viktige næringsveier skal være kriterier for fylkeskommunenes prioriteringer. Dette skal ikke være en søknadsbasert ordning, men fylkeskommunene skal innenfor disse kriteriene selv prioritere veier.

I tilskuddsordningen blir det et krav om en fylkeskommunal egenandel der fylkeskommunens totale budsjett til vedlikehold, fornying og utbedring av fylkesvei minst tilsvarende den statlige andelen. Fylkeskommunen skal etter årets slutt legge frem dokumentasjon på at midlene er nyttet i samsvar med forutsetningene. Det legges opp til en forenklet rapporteringsordning som gir minst

mulig administrasjon for søker og forvalter av tilskuddsordningen.

Fv. 353 Gassveien i Bamble i Vestfold og Telemark

Ved Stortingets behandling av Prop. 1 S (2020–2021) og Innst. 13 S (2020–2021) ble bevilgningen på posten økt med 75 mill. kr til fv. 353 Gassveien i Bamble i Vestfold og Telemark. I forbindelse med behandlingen av Prop. 195 (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet for 2021* og Innst. 600 S (2020–2021) vedtok Stortinget at 75 mill. kr i stedet skulle overføres til rammetilskuddet til fylkeskommunen. Disse midlene er utbetalt. Det er derfor lagt til grunn at det ikke settes av midler til fv. 353 Gassveien over posten i 2022.

Fylkesvei mellom E18 og Eydehavn i Agder

Staten er i dialog med Agder fylkeskommune for å finne mulige løsninger for fylkesvei mellom E18 og Eydehavn i Agder. Samferdselsdepartementet har signalisert til Agder fylkeskommune at regjeringen er innstilt på å bidra økonomisk til å realisere denne veien. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget om saken i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2022.

Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer

Det foreslås bevilget 40 mill. kr.

I *Barnas transportplan* i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* er det lagt til grunn en satsing på økt trafiksikkerhet for barn og unge for perioden 2022–2027. Sentralt i denne satsingen er en ny tilskuddsordning til tryggere skoleveier og nærmiljøer som vil støtte opp under regjeringens mål om at flere barn skal sykle eller gå til skolen.

Formålet med tilskuddsordningen er å bedre trafiksikkerheten for barn og unge gjennom å stimulere til lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer. Tilrettelegging for sikker gåing og sykling til og fra skolen skal vektlegges. Gjennom ordningen skal det stimuleres til å etablere Hjertesoner rundt skoler. Målgruppe for ordningen er barn og unge fra og med barnehagealder til 15 år.

Tilskuddsordningen vil omfatte både trafikan-trettede og fysiske tiltak. Fysiske tiltak kan være på og langs kommunale og fylkeskommunale veier, ved barnehager og skoler og på strekninger utenom vei som dekker barn og unges transport-behov. Drift og vedlikehold av veiinfrastruktur

omfattes ikke av ordningen. Eksempler på tiltak som det kan søkes om tilskudd til, er:

- sykkelparkering
- tiltak for økt sikkerhet i tilknytning til holdeplass for skolebuss
- etablering av drop-soner
- «snarveier» mellom drop-soner og skolegården
- fysiske tiltak som gir sikrere skolevei
- belysning i kryssingssteder for fotgjengere og syklist
- lokale kampanjer
- refleksvester og annet materiell
- skilting og oppmerking av hjertesoner.

Tilskudd kan gis til kommuner etter søknad. Initiativ om tilskudd til tiltak på fylkesveinettet må komme fra kommunene. Det stilles ikke krav til kommunale egenandeler, men en delfinansiering fra søker vil kunne telle positivt ved tildeling av tilskudd, i tråd med formålet om å stimulere til lokalt arbeid. I søknaden må kommunene opplyse om kommunen eller andre vil bidra til å finansiere tiltaket.

For tiltak som krever regulering må det foreligge en godkjent reguleringsplan innen søknadsfristen. Dersom tilskuddet det søkes om, inngår i etablering av Hjertesone, må det foreligge en trafiksikkerhetsplan for den aktuelle skolen, som viser at tiltaket er en del av en helhetlig plan. I tillegg bør skolen tilfredsstille kriteriene som Trygg Trafikk har satt opp for *Trafikksikker skole*. For større tiltak vil det videre telle positivt om tiltaket er en del av en kommunal trafiksikkerhetsplan.

Det vil legges vekt på å utforme søknads- og rapporteringsordningen slik at administrative byrder minimeres for søker og forvalter av tilskuddsordningen. Men det vil likevel være behov for å stille krav som sikrer at tiltaket det søkes om er gjennomførbart, og at tiltaket er tilstrekkelig vurdert. Det er videre behov for å sikre at midlene er brukt i samsvar med de krav som er stilt. Mottaker må derfor levere sluttdokumentasjon som viser at tiltaket er gjennomført samt regnskapsdokumentasjon.

Statens vegvesen skal ha ansvaret for å administrere ordningen og foretar den endelige beslutningen om tildeling av tilskudd. Vegvesenet vil legge en fordelingsnøkkel som utgangspunkt for prioritering mellom fylker. Det legges videre opp til at fylkeskommunene bistår Statens vegvesen med å foreta en intern prioritering av søknader i eget fylke. Etter veitrafikkloven § 40 a annet ledd har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafiksikkerheten i fyl-

ket, og fylkeskommune har følgelig bedre kunnskap om lokale forhold i kommunene enn Statens vegvesen. Trygg Trafikk vil, som en av hovedaktørene i hjertesonearbeidet og gjennom sitt utstrakte arbeid overfor fylkene og kommunene, ha en sentral rolle.

De prioriterte midlene for oppfølging av *Barnas transportplan* i *Nasjonal transportplan 2022–2033* er avgrenset til første seksårsperiode, dvs. t.o.m. 2027. Tilskuddet må vurderes på nytt og eventuelt fases ut eller innlemmes i rammetilskuddet innen dette. Ordningen vil evalueres opp mot utviklingen av andel barn som går eller sykler til skolen, samt andel omsøkte tiltak som blir gjennomført, i tillegg til administrasjonskostnader for involverte parter. Justeringer i ordningen skal vurderes etter erfaringer fra første år.

Det foreslås en tilsagnsfullmakt knyttet til posten, jf. forslag til romertallsvedtak. For 2022 foreslås en fullmakt for nye tilsagn på 20 mill. kr.

Post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften

Det foreslås bevilget 2 663,2 mill. kr.

Det foreslås å innføre bruttobudsjettering for riksveiferjedriften, som innebærer at utgifter og inntekter budsjetteres hver for seg. Statens utgifter budsjetteres på kap. 1320, post 72, mens trafikkinntekter til staten budsjetteres på kap. 4320, post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften. I bruttokontrakter bærer staten inntektsrisikoen, mens operatør bærer inntektsrisikoen i nettokontrakter. Økningen på posten skyldes i hovedsak overgang til bruttobudsjettering, jf. kap. 4320, post 04.

Anslaget for billettinntekter er usikkert. Det foreslås derfor en merinntektsfullmakt, slik at bevilgningen på post 72 kan overskrides mot tilsvarende merinntekter på kap. 4320, post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedrift, jf. forslag til romertallsvedtak.

Rutetilbudet fra 2021 videreføres i stor grad. Det blir prioritert å øke fra en til to ferjer i helårsdrift på E6 Bognes–Skarberget ved driftsoppstart av ny kontrakt 1. desember 2022.

Det stilles krav til null- eller lavutslippsteknologi i alle anbud i riksveiferjedrift, når det ligger til rette for dette. Disse kravene har bidratt til at det nå pågår en rask utvikling med bruk av elektrisitet, hydrogen og andre teknologier i maritim sektor. Dette gjør det mulig med nullutslipp fra ferjenæringen, innen annen maritim næring og i samfunnet ellers. I første halvår av 2022 vil totalt 24 fartøy basert på nullutslippsteknologier være i drift på riksveiferjesambandene. 24 fartøy repre-

senterer over halvparten av hovedfartøyene i riksveiferjedriften og inkluderer en hydrogen-elektrisk ferje på sambandet rv. 13 Hjelmeland–Nesvik–Skipavik, fra 2022.

I tillegg til de nevnte 24 fartøyene er det tegnet kontrakt eller lyst ut konkurranser med krav om ytterligere 8 nullutslipps- og to lavutslippsfartøy (biodrivstoff) i riksveiferjedriften. Disse fartøyene er planlagt satt i drift i perioden fra slutten av 2022 til høsten 2025. For to av de nevnte åtte fartøyene stilles det krav til drift basert på hydrogen. Fartøyene skal settes i drift høsten 2025 på sambandet rv. 80 Bodø–Røst–Værøy–Moskenes. Disse fartøyene kan bli viktige for å kommersialisere en teknologi som kan bli avgjørende for å få nullutslipp i kyst- og nærskipfarten.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 legges det til grunn at riksveiferjekontraktene skal bidra til et kostnadseffektivt ferjetilbud med økt samfunnsnytte, og oppnåelse av det overordnede målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem. Statens vegvesen er i gang med å utvikle tiltak som skal bidra til å digitalisere og automatisere ferjedriften, parallelt med at regelverk innenfor området må utvikles.

Billetteringsløsningene som ble innført under koronapandemien, er teknisk robuste og gir større sikkerhet ved å redusere mulighet for spredning av smitte. De tekniske sidene ved løsningene fungerer godt, og videreutvikling av løsningene er basert på nye erfaringer som blir viktig framover når behovet for kontaktreducerende tiltak ikke lenger er tilstede. De tekniske løsningene for billettering har vært basert på regulering i midlertidig lov om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19. Den midlertidige loven oppheves 1. januar 2022 i henhold til § 8 i loven. Statens vegvesen vurderer om det er behov for å foreslå forlengelse av loven av bl.a. beredskapsbehov. Statens vegvesen arbeider også med å utrede permanente endringer i yrkestransportloven for å kunne benytte billetteringsløsningene som ble innført under pandemien på permanent basis og enkelte for å dekke andre behov.

Innføring av AutoPASS for ferje er beregnet å være provenynøytralt, når en tar hensyn til at passasjerinntektene faller bort med AutoPASS. Dette har ført til økte kostnader for de som reiser med personbil uten passasjerer. I kombinasjon med at flere fylkeskommuner har økt ferjetakstene, har dette bidratt til å aktualisere en diskusjon om kostnadsnivået for trafikantene.

Ved behandlingen av Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021*, jf. Innst. 600 S (2020–2021), vedtok

Stortinget å redusere ferjetakstene på riksveiferjer med 25 pst. fra 1. juli 2021, og bevilget midler som la til rette for en tilsvarende reduksjon i takstene på fylkesveiferjene. I budsjettforslaget foreslås det 483 mill. kr til takstreduksjoner i riks- og fylkesveiferjedrift i 2022, fordelt mellom kap. 572, post 60, kap. 1320, post 72 og kap. 4320, post 04. Reelt legger dette til rette for takstreduksjoner på om lag 17,5 pst. sammenliknet med takstnivået 1. januar 2021, eks. mva. Det tilsvarer en nominell reduksjon i takstene for de reisende på om lag 15,5 pst. eks. mva.

Statens vegvesen har fått i oppdrag å foreta en helhetlig gjennomgang av takst- og rabattstrukturen i ferjedriften og levere et forslag til Samferdselsdepartementet i 2022. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med hvordan forslag skal følges opp.

Aktørene i det nasjonale ferjemarkedet har over lang tid arbeidet målrettet for å bedre sikkerheten, og antall uønskede hendelser i ferjedriften er redusert. Fra 2019 har imidlertid antall uønskede hendelser økt. Statens vegvesen arbeider sammen med andre offentlige etater og næringen for å forsterke arbeidet med å redusere antall hendelser.

Samferdselsdepartementet foreslår å øke rammene i fullmakten til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret i riksveiferjedriften. Det foreslås å øke den samlede rammen for gamle og nye forpliktelser fra 14 750 mill. kr til 20 980 mill. kr samt å videreføre rammen for forpliktelser som forfaller hvert år på 3 000 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Økningen skyldes overgangen til bruttobudsjettering.

Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Det foreslås bevilget 1 041,5 mill. kr. I 2022 legges det opp til å bruke:

- 180 mill. kr til rv.7/rv.13 Hardangerbrua
- 231,5 mill. kr til E6 Frya–Sjoa
- 50 mill. kr til E6 Kolomoen–Moelv.

I 2022 prioriteres tilskudd for å nedbetale gjeld i prosjektet rv.7/rv.13 Hardangerbrua og i prosjektet E6 Frya–Sjoa, noe som vil lette bompengebel-

astningen for bilistene over tid. Begge prosjektene er i en vanskelig finansiell situasjon, og bompengeselskapene får tilskudd slik at prosjektene kan bli nedbetalt i tråd med rammene satt i St.prp. nr. 2 (2005–2006) *Om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland* og Prop. 51 S (2012–2013) *Utbygging og finansiering av første utbyggingsetappe på E6 mellom Ringeby og Otta, strekningen Frya – Sjoa i Oppland*. For E6 Kolomoen–Moelv legges det til grunn å videreføre fritak i innkreving på sidevei til høsten 2022. Dette gjøres for at det i samråd med lokale myndigheter skal kunne gjøres tiltak for å ivareta trafikksikkerhet på sideveisnett når det innføres innkreving i sideveisbom.

Videre settes det av 580 mill. kr til å videreføre den opprinnelige tilskuddsordningen som ble innført som en del av bompengereformen, jf. Prop. 1 S (2016–2017). Denne ordningen gjelder for bompengeprojekter som er utenfor de områdene/byene som mottar tilskudd over kap. 1332, post 66 *Tilskudd til byområder*, og der bompengeprogget ble lagt fram for Stortinget før utgangen av 2016. I tillegg omfattes prosjektet E39 Rogfast, jf. Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland* og Innst. 294 S (2016–2017).

Til sammen har 42 prosjekter fått tilsagn om tilskudd i den opprinnelige ordningen. Seks av prosjektene som har fått tilsagn om tilskudd, er nå avvirket. Ved utgangen av 2021 gjenstår det etter planen å starte bompengennkrevingen i tre av prosjektene som omfattes av tilskuddsordningen, mens det ved utgangen av 2022 er ventet at det gjenstår å starte innkrevingen i to av prosjektene. Tilskuddsbehovet vil variere noe fra år til år, men har, med unntak av 2021, vært lavere enn bevilgningene i det enkelte år. Overskytende er utbetalt til de prosjektene som får tilskudd. I tilskuddsbrevet til bompengeselskapene er det tatt forbehold om at dette kan komme til fratrukk i år der samlet tilskuddsbehov er større enn årlig bevilgning. Dersom summen av de årlige beløpene det er gitt tilsagn om er høyere enn 580 mill. kr som settes av i 2022, vil dette dekkes gjennom reduserte tilskudd til de prosjektene som har fått utbetalt ekstraordinære tilskudd tidligere år.

Kap. 4320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
01	Salgsinntekter m.m.	497 411	293 100	167 300
02	Diverse gebyrer	479 758	526 687	484 800
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	91 374	119 000	122 100
04	Billettinntekter fra riksveiferjedriften			988 800
	Sum kap. 4320	1 068 543	938 787	1 763 000

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettert med inntekter på 167,3 mill. kr.

Omfanget av oppgaver og aktiviteter som Statens vegvesen har ansvaret for, bl.a. salg av tjenester til fylkeskommuner, vil variere over tid. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til inntektene. De største inntektskildene er salg av tjenester innenfor bl.a. laboratorietjenester, grunnboring og IT til fylkeskommunene, husleie/leieinntekter og eiendomssalg, salg av kjennemerker og personlige bilskilt samt følgetransport.

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

Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettert med inntekter på 484,8 mill. kr.

Etterspørselen etter de gebyrbelagte tjenestene på trafikant- og kjøretøyområdet har økt de senere årene og gir økte inntekter. Utviklingen av nettbaserte selvbetjeningsløsninger videreføres i 2021. Differensierte gebyrsatser vurderes innført for flere gebyrbelagte tjenester etter hvert som de er ferdig utviklet. Det ventes at inntekten i årene framover vil gå ned som følge av økt bruk av selvbetjeningsløsninger med lavere gebyrsatser samt større gjenbruk av foto på førerkortet.

I Riksrevisjonens rapport om etterlevelse av Stortingets forutsetninger for gebyrfinansiering av offentlige tjenester, jf. Dokument 1 (2020–2021), inngår noen tjenestegebyrer på Statens vegvesens område. Rapporten viser at flere gebyrer på trafikant- og kjøretøyområdet er høyere enn et kostnadsriktig nivå skulle tilsi, mens noen er underprisede. Bl.a. på denne bakgrunn har Statens vegvesen beregnet kostnadsriktig nivå for

gebyrsatsene på trafikant- og kjøretøyområdet. Beregningene viser en overprising av gebyrer på om lag 131 mill. kr og en underprising på om lag 13 mill. kr. Regjeringen foreslår å fjerne overprisingen av gebyret for teoretisk førerprøve og gebyret for foto til førerkort ved å sette begge gebyr til selvkost. Dette innebærer at gebyret for teoretisk prøve reduseres fra 680 kr til 350 kr, som gir en samlet reduksjon på 63,4 mill. kr i 2022. Gebyret for foto til førerkort reduseres fra 80 kr til 70 kr, som gir en samlet reduksjon på 2,4 mill. kr. Dette gir et samlet provenytap på om lag 65,8 mill. kr påløpt og bokført i 2022.

Gebyr for dagprøvekjennermerker, påskiltingsgebyr og typegodkjenning er overpriset i størrelsesorden 14 mill. kr. Det vil i løpet av de nærmeste årene komme endringer både i regelverk og systemer som vil ha betydning for beregning av kostnadsriktig nivå for disse gebyrene. Kostnadsriktig nivå for disse tre gebyrene vil derfor bli vurdert endelig som del av dette arbeidet. Utover dette er det gebyr for utstedelse av førerkort og andre rettighetsbevis som inntil videre ikke tilfredsstiller kostnadsriktig nivå. Det vil arbeides videre med å få kostnadsriktig nivå for samtlige gebyrer på trafikant- og kjøretøyområdet. Gebyrene som har vært underpriset, vil økes til kostnadsriktig nivå. Dette gjelder i hovedsak gebyr for myndighetskontroll, løyveutstedelser samt gebyr for praktisk førerprøve i enkelte førerkortklasser.

Det ble i 2020 vedtatt endring i vegtrafikkloven som gir Statens vegvesen hjemmel til å kreve gebyr for godkjenning av aktører i trafikkskolebransjen. Høringsforslag om å forskriftsfeste gebyr for godkjenning av trafikkskoler, trafikklærere og faglige ledere vil bli sendt på høring høsten 2021. Statens vegvesen vil i tillegg sende på høring et forslag om gebyr for utstedelse av kompetansebevis for vakter ved sykkelritt. Gebyrene

settes til kostnadsriktig nivå. Det tas sikte på at gebyrene blir gjeldende i 2022.

Gebyrene på posten justeres for øvrig 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 122,1 mill. kr.

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

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

Post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften

Det foreslås budsjettert med inntekter på 988,8 mill. kr.

Kap. 1321 Nye Veier AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Saldert		
		Regnskap 2020	budsjett 2021	Forslag 2022
70	Tilskudd til Nye Veier AS	5 605 700	5 785 100	5 935 500
71	Tilskudd til særskilte infrastrukturprosjekter			500 000
	Sum kap. 1321	5 605 700	5 785 100	6 435 500

I 2022 består bevilgningen til Nye Veier AS av tilskudd til å bygge ut riksveiprojekter i tråd med føringer i Prop. 1 S (2015–2016) og senere endringer, samt Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgkaset–Hønefoss (Fellesprosjektet) som er overført fra Bane NOR SF og Statens vegvesen til Nye Veier AS, jf. Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021* og Innst. 600 S (2020–2021).

Som følge av overføringen av Fellesprosjektet til Nye Veier AS gjøres det enkelte justeringer i statens begrunnelse for og mål med eierskapet, slik at selskapets virksomhetsområde utvides til også å omfatte jernbaneinfrastruktur. Dette innebærer at statens begrunnelse for eierskapet i Nye Veier AS er å ivareta nasjonal vei- og jernbanein-

Posten gjelder budsjetterte billettinntekter i kontrakter der Statens vegvesen bærer inntektsrisikoen. Inntektene ble tidligere ført etter nettprinsippet under kap. 1320, post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften, jf. omtale under kap. 1320, post 72.

Billettinntektene påvirkes av trafikkvolum, rabattandeler, andel nullutslippskjøretøy m.m., og ikke kun av årlig takstendring. I tillegg til usikkerhet knyttet til faktorene som normalt påvirker billettinntektene, gir langsiktige ettervirkninger av koronapandemien usikkerhet om endring i trafikk, og dermed inntektsnivået.

For å sikre korrekt innkreving av billettinntektene vil Statens vegvesen fortsette å prioritere oppfølging av forhold knyttet til billettering og kontroll av trafikkinntektene.

Det foreslås å knytte en merinntektsfullmakt for posten, jf. forslag til romertallsvedtak.

frastruktur og bidra til en raskere, mer effektiv og helhetlig utbygging av deler av riksvei- og jernbanelinjen, enn hva som kan oppnås gjennom utbygging i tradisjonell forstand. Statens mål som eier er høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de vei- og jernbaneprojekter selskapet har fått ansvar for.

Post 70 Tilskudd til Nye Veier AS

Det foreslås bevilget 5 935,5 mill. kr.

Forslaget er i tråd med føringer fra Prop. 1 S (2015–2016) for Samferdselsdepartementet om et langsiktig bevilgningsnivå på 5 mrd. 2016-kr fra og med budsjettet for 2018, jf. *Nasjonal transportplan 2022–2033*. For å styrke denne forutsigbarheten og langsiktigheten foreslås det å videreføre

fullmakten til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS for framtidige budsjettår, jf. forslag til romertallsvedtak.

For veidelen av selskapets virksomhet er Nye Veier AS' overordnede mål å oppnå høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de veiprojektene selskapet har fått ansvar for. Dette målet ivaretas i alle faser av veiprojektene og i prioriteringen av disse. Raskere utbygging, lavere kostnader, økt nytte og sikker utbygging av trafikksikre veier, er viktige langsiktige indikatorer på om selskapet lykkes med sitt oppdrag.

Nye Veier AS har et mål om å redusere kostnadene i prosjektene med 20 pst., målt opp mot 2016-estimatene for strekningene i oppstartporteføljen. For strekningene som er åpnet og slutført fram til og med 2020, er det oppnådd en kostnadsbesparelse på 19 pst. Nye Veier AS skal også realisere økt nytte for trafikantene i prosjektene. Dette løses ved kortere veitraseer, mer kostnadseffektive løsninger, kortere reisetid og økt trafikksikkerhet.

Nye Veier AS har beregnet reduserte kostnader og økt nytte på til sammen 59 mrd. kr for selskapets nåværende riksveipordefølge, hvorav 34 mrd. kr er økt nytte for samfunnet, og 25 mrd. kr er reduserte kostnader.

Selskapets prioriteringsmodell fører til konkurranse mellom veiprojektene, ikke bare for å redusere utbyggingskostnadene, men også for å øke nytten. Gjennom dette arbeidet har selskapet identifisert store muligheter til kostnadsbesparelser som brukes til forsert gjennomføring av andre deler av utbyggingsporteføljen.

Bevilgningen på post 70 gjelder vederlag til Nye Veier AS i henhold til avtaler med Samferdselsdepartementet, bl.a. til planlegging og annet forberedende arbeid, utbygging av veier og drift og vedlikehold av veier selskapet har bygd ut. Aktiviteten i Nye Veier AS reguleres i inngåtte avtaler med Samferdselsdepartementet. Selskapets finansieringskilder for riksveiprojektene er tilskudd over statsbudsjettet og bompenger. I 2022 er det foreløpig lagt opp til utbyggingsaktivitet for prosjektene:

- E6 Kvænangsfjellet i Troms og Finnmark
- E6 Kvithammer–Åsen i Trøndelag
- E6 Ranheim–Værnes i Trøndelag
- E6 Kvål–Melhus i Trøndelag
- E6 Ulsberg–Vindåsliene i Trøndelag
- E6 Roterud–Storhove i Innlandet
- E18 Langangen–Rugtvedt i Vestfold og Telemark
- E39 Kristiansand–Mandal Øst i Agder

- E39 Mandal Øst–Mandal by i Agder
- E39 Herdal–Røyskår i Agder.

I tillegg til de ovennevnte prosjektene legger Nye Veier AS opp til at det vil kunne bli inngått veiutbyggingsavtale for prosjektet E39 Bue–Ålgård i Rogaland våren 2022.

Samferdselsdepartementet har siden 1. januar 2016 inngått utbyggingsavtaler med Nye Veier AS med samlet forventet utbyggingskostnad på om lag 103,1 mrd. 2021-kr. For disse utbyggingsavtalene er det gjennom egne framlegg til Stortinget lagt til grunn et samlet bompengebidrag på om lag 43,1 mrd. 2021-kr.

Prosjektene som det er inngått avtale om, sikrer store helhetlige utbygginger.

Det vises til *Nærmere om investeringsprogrammet* for omtale av de enkelte prosjektene.

Prosjekter under planlegging

Nye Veier AS er i gang med å utvikle alle prosjektene i oppstartporteføljen og tilleggspordeføljen gitt gjennom Stortingets behandling av Prop. 110 S (2018–2019) *Nokre saker om veg, jernbane og post*, jf. Innst. 416 S (2018–2019).

Riksveistrekningene som regjeringen i Meld. St. 20 (2022–2033) *Nasjonal transportplan 2022–2033* har omtalt som aktuelle å overføre til Nye Veier AS, er det nå inngått avtaler mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS for. Porteføljeutvidelsen er i tråd med det som ble lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2022–2033. Det er gjort en tilpasning utover det som ble omtalt i planen, hvor slutt punktet for utbygging av strekningen E6 Ulsberg–Melhus (i dagens portefølje) forlenges med vel 6 km til Nedgård.

Porteføljen til Nye Veier AS utvides med følgende strekninger:

- E6 Otta–Dombås i Innlandet
- E6 Dombås–Vestnes i Innlandet og Møre og Romsdal
- E6 Selli–Asp i Trøndelag
- E6 Åsen–Steinkjer i Trøndelag
- E6 Sørrelva–Borkamo i Nordland
- E6 Olderdalen–Langslett i Troms og Finnmark
- E6 Nordkjosbotn–Hatteng i Troms og Finnmark
- Rv. 25 Hamar (E6)–Løten i Innlandet
- Rv. 4 Hunndalen (Gjøvik)–Mjøsbrua i Innlandet
- Rv. 13 Skare–Sogndal i Rogaland og Vestland
- Tilpasning av E6 Ulsberg–Melhus; slutt punkt for strekningen ved Nedgård i Trøndelag.

Det pågår nå et arbeid mellom Statens vegvesen og Nye Veier AS om overføring av relevant kunnskap, erfaring og materiale for de nye strekningene for å sikre at statens ansvar for planlegging og utbygging av strekningene blir ivaretatt på best mulig måte. Strekningene som overtas, har ulik planstatus og modenhet, samtidig som porteføljen nå omfatter andre typer prosjekt sammenliknet med oppstartsporteføljen. Selskapet skal fremover ta seg tid, sammen med lokale og regionale interessenter og myndigheter, til å klargjøre utfordringene på strekningene og hvilke gevinster som skal oppnås. De nye strekningene vil inngå i den samlede porteføljen til selskapet og prioriteres på lik linje som oppstartsporteføljen. Selskapet vil samtidig vurdere om det er deler av de nye strekningene som må løses med andre typer tiltak enn investering, f.eks. om noen utfordringer kan løses som en del av selskapets drift og vedlikeholdsansvar. Nye Veier AS legger opp til raskt å komme i gang med utvikling av disse nye strekningene, og dialogen med berørte kommuner og relevante interessenter er allerede i gang.

Fram til Nye Veier AS prioriterer prosjektene for utbygging, arbeider selskapet for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten på enkeltprosjektene og for den samlede porteføljen av prosjekter. Dette gjøres hovedsakelig ved å se nærmere på hva prosjektet skal løse, vurdere prosjektinnhold, muligheter for innkorting, øke hastigheten på veien og redusere kostnadene. Prosjektutviklingen og det formelle planarbeidet etter plan- og bygningsloven gjøres i tett dialog med berørte kommuner og fylkeskommuner. Selskapet vektlegger bl.a. hensynet til klima, miljø og dyrket mark i prosjektutviklingen og planprosessen. Nye Veier AS følger Statens vegvesens håndbøker for konsekvensanalyser hvor bl.a. virkninger på miljø, areal og naturmangfold vurderes og vektes.

På strekningen E18 Dørdal–Grimstad i Vestfold og Telemark og Agder foreligger det vedtatt kommunedelplan etter at det ble gjennomført en interkommunal planprosess for kommunedelplan. Det utarbeides nå reguleringsplan på delstrekningen Tvedestrand–Dørdal. Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 70 S (2020–2021) *Finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand–Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand i Vestfold og Telemark og Agder* og Innst. 281 (2020–2021), finansiering og utbygging av strekningen E18 Tvedestrand–Dørdal. På delstrekningen Arendal–Grimstad pågår et prosjektutviklingsarbeid med å optimalisere korridoren fra den ved-

tatte kommunedelplanen. Det vurderes om gjenbruk av eksisterende vei på deler av strekningen gjør det mulig å utvikle firefelts vei med 100 km/t på en mer kostnadseffektiv måte. Dette vil også kunne gi mindre CO₂-utslipp samt gi vesentlig mindre arealforbruk.

På strekningen E16 Kløfta–Kongsvinger i Innlandet og Viken gjennomføres det nå en interkommunal planprosess med utarbeidelse av kommunedelplan. Arbeidet med korridorvalg ledes av de berørte kommunene, Ullensaker, Nes, Sør-Odal og Kongsvinger. Planlagt framdrift tilsier vedtak av kommunedelplan sommeren 2022.

På strekningen Øyer–Otta i Innlandet arbeider Nye Veier AS for en helhetlig planlegging, finansiering og utbygging. Det arbeides med prosjektutvikling og utarbeidelse av planprogram og varsling av oppstart av arbeid med reguleringsplan for strekningen. Selskapet er i dialog med kommunene og andre offentlig myndigheter om organisering og gjennomføring av det videre planarbeidet.

På E18/E39 Ytre ringvei for Kristiansand i Agder er planarbeidet satt i gang, og planprogram har vært på høring. Nye Veier AS har mål om at reguleringsplan for strekningen er vedtatt innen sommeren 2022. Selskapet arbeider med å få bompengefinansiering av Ytre ringvei vedtatt lokalt i 2021 og i 2022.

På strekningen E39 Lyngdal vest–Ålgård i Agder og Rogaland ble det vedtatt statlig kommunedelplan for delstrekningen Lyngdal vest–Sandnes i juni 2021. Forslag til reguleringsplan for strekningen Bue–Ålgård er klar for høring med antatt planvedtak innen utgangen av 2021. Det foreligger lokale vedtak om bompengefinansiering, og det arbeides med en sak til Stortinget om finansiering av prosjektet. For øvrige delstrekninger fra Lyngdal vest til Bue pågår prosjektutvikling og forberedende arbeider før formell oppstart av planarbeid.

Drift og vedlikehold

Nye Veier AS drifter og vedlikeholder totalt 94 km med riksvei som selskapet har bygd. Det er strekningene:

- E18 Tvedestrand–Arendal (åpnet i juli 2019, 22 km)
- E18 Rugtvedt–Dørdal (åpnet i desember 2019, 17 km)
- E6 Kolomoen–Kåterud (åpnet i oktober 2019, 12 km)
- E6 Kåterud–Brumunddal (åpnet i juli 2020, 18 km)

- E6 Brumunddal–Moelv (åpnet i oktober 2020, 12 km)
- E39 Mandal Øst–Mandal by (åpner i desember 2021, 13 km).

I tillegg vil selskapet i løpet av 2022 åpne strekningene:

- E6 Kvål–Melhus (åpner i juni 2022, 7 km)
- Kristiansand Vest–Mandal Øst (åpner i oktober 2022, 19 km).

Selskapets ansvar for drift og vedlikehold er i dag hovedsakelig knyttet til drift, da det kun har nybygde veistrekninger i sin portefølje. Driften utføres gjennom én landsdekkende driftskontrakt som skal stimulere til effektivitet gjennom færre detaljkrav og mer funksjonsspesifisering. I strekningene som er aktuelle å overføre fra Statens vegvesen til Nye Veier AS, inngår det også strekninger hvor det er naturlig at Nye Veier AS overtar driften av eksisterende vei. Tidspunkt for overtakelse av driftsansvaret tilpasses dagens driftskontrakter for å sikre en sømløs overgang.

Post 71 Tilskudd til særskilte infrastrukturprosjekter

Det foreslås å bevilge 500 mill. kr som vederlag til Nye Veier AS for Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgstet–Hønefoss (Fellesprosjektet). Felles-

prosjektet er overført fra Bane NOR SF og Statens vegvesen til Nye Veier AS, jf. Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* og Innst. 653 S (2020–2021) samt Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021* og Innst. 600 S (2020–2021).

Det er vedtatt statlig reguleringsplan for Ringeriksbanen mellom Sandvika og Hønefoss, og for E16 Høgstet–Hønefoss. For E16 Skaret–Høgstet foreligger det kommunal reguleringsplan. I 2022 vil midlene gå til videre planlegging og noe forberedende arbeid.

Nye Veier AS arbeider med å avklare rammebetingelser for fellesprosjektet. Det er bl.a. behov for å fastsette effektmål, noe Nye Veier AS samarbeider med Jernbanedirektoratet om. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

I en eventuell utbyggingsavtale om FRE16 vil Samferdselsdepartementet legge opp til at det avtales en fastpris med Nye Veier. Dersom Nye Veier underveis i utbyggingen ser at det ikke er mulig for selskapet å holde kostnadene innenfor denne fastprisen, kan overskudd som er opparbeidet under selskapets ordinære veiportefølje benyttes til å finansiere dette underskuddet. Motsatt kan også et eventuelt overskudd fra FRE16 beholdes i Nye Veier for der å kunne benyttes til selskapets øvrige formål.

Kap. 1323 Vegtilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2020	budsjett 2021	
01	Driftsutgifter	17 192	19 340	19 200
	Sum kap. 1323	17 192	19 340	19 200

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 19,2 mill. kr til Vegtilsynet, som er om lag en videreføring av nivået i saldert budsjett 2021.

I den foreslåtte bevilgningen på posten er det tatt hensyn til en reduksjon på 0,4 mill. kr på grunn av ventet endret pensjonspremie til Statens pensjonskasse ved endret premiemodell. Arbeids-giveravgift er tilsvarende redusert, jf. nærmere omtale i del I.

Hovedaktiviteten til Vegtilsynet er å føre tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier AS oppfyller krav til å ha og bruke tilstrekkelige og effektive styringssystemer som ivaretar sikkerheten i infrastrukturen på riksveinettet. I tillegg til dette skal tilsynet være en pådriver for et sikkert og formålstenlig veinett, foreslå endringer i regelverk, ta initiativ til FoU-arbeid og delta i internasjonalt arbeid som ligger opptil Vegtilsynets arbeidsområder.

Vegtilsynets tilsynsvirksomhet er risikobasert og prioriteres med utgangspunkt i de sikkerhets-

messige utfordringene Vegtilsynet ser i veisektoren, og der tilsynets innsats vil ha størst effekt. Formålet med arbeidet er å bedre sikkerheten på riksveinettet, til det beste for trafikantene, i tråd med nullvisjonen i Nasjonal transportplan 2022–2033 og nasjonalt fastsatte mål. Det skal også føres tilsyn med tilbydere av trafikkinformasjon etter delegerte kommisjonsforordninger under ITS-direktivet. Fra høsten 2021 har Vegtilsynet også ansvar for å følge opp Statens havarikommisjons sikkerhetstilrådinger innen veisektoren.

Vegtilsynet har gjennom tidligere tilsyn sett at det er en utfordring at mange prosesser og rutiner hos Statens vegvesen endres, særlig etter regionreformen. I tillegg skal veiansvarlige effektivisere

de neste årene for å nå det overordnede målet om mer for pengene. Vegtilsynet vil i 2022 prioritere å følge med på at sikkerheten blir ivaretatt i disse endringsprosessene.

Statens vegvesen og Nye Veier AS som Vegtilsynet i dag fører tilsyn med, har til sammen ansvaret for om lag 10 pst. av det offentlige veinettet i Norge. Om lag 30 pst. av ulykkene med drepte og hardt skadde har skjedd på riksveinettet de siste årene. Vegtilsynet fører i dag ikke tilsyn med fylkeskommunal vei, men skal i 2022 være en pådriver for informasjons- og erfaringsdeling overfor fylkeskommunene for å bidra til ett sikrere veinett.

Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
90	Avdrag på lån	50 000	54 000	
91	Aksjekapital			135
	Sum kap. 4322	50 000	54 000	135

Post 91 Aksjekapital

Det foreslås bevilget 135 000 kr. Bevilgningen gjelder tilbakebetaling av aksjekapitalen i forbindelse med at Svinesundsforbindelsen AS etter planen blir avvirket i 2022.

Svinesundsforbindelsen AS er eid av staten, og Statens vegvesen forvalter eierskapet. Selskapet har hatt som oppgave å finansiere veibygging av ny svinesundsforbindelse og administrere bompengeneinnkreving på Svinesund. Bompengeneinnkrevingen ble avsluttet 15. mars 2021. Aksjekapitalen på 100 000 kr skal tilbakebetales med en sum som er lik innbetalt aksjekapital justert med 80 pst. av endringen i Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks.

Andre veisaker

Samfunnssikkerhet og beredskap

Statens vegvesens instruks og Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren fra 2020 ligger til grunn for etatens arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap. Vegvesenet har utarbeidet interne styrende dokumenter, retningslinjer, planer og tiltak, basert på

anerkjente standarder og metoder for å ivareta det ansvaret og de oppgavene etaten er pålagt gjennom bl.a. nevnte styrende dokumenter.

Ifølge Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren fra 2020 skal virksomhetene innen samferdselssektoren:

- opprettholde et høyt transportsikkerhetsnivå
- opprettholde framkommelighet og funksjonalitet i transportsystemene
- opprettholde en robust sivil transportberedskap.

Statens vegvesen er veimyndighet for riksveiene og ivaretar sentrale nasjonale oppgaver innen samfunnssikkerhet og beredskap. Etaten skal legge til rette for et robust og pålitelig transportsystem som kan stå imot ulike type farer. Statens vegvesen prioriterer samfunnssikkerhet ved planlegging, utbedring og utbygging samt drift og vedlikehold av veiinfrastrukturen. Etaten skal håndtere beredskapssituasjoner på riksveinettet og koordinere beredskapen ved større hendelser med øvrige veieiere og sentrale samvirkeaktører. Dette skal gjennomføres for å sikre at transportsystemet kan ivareta samfunnets behov for vare-

og persontransport også i en beredskaps- og krisesituasjon.

Statens vegvesens ansvar for trafikkinformasjon for offentlig vei omfatter bl.a. døgnkontinuerlig oppfølging av trafikkavvikling, trafikkstyring og trafikkinformasjon som utføres av etatens vei-trafikksentraler. Dette er oppgaver som er viktige for å ivareta en god trafikkberedskap ved større hendelser og for å sikre framkommelighet bl.a. på alternative ruter.

Samfunnssikkerhet og beredskap må ivaretas på en enhetlig måte på hele riksveinettet. Fylkeskommunene og Nye Veier AS har et selvstendig ansvar for å gi Statens vegvesen det nødvendige grunnlaget for å ivareta trafikkmessig drift i en krise- eller beredskapssituasjon. Den enkelte veier og forvalter har også et selvstendig ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap utover det ansvaret Statens vegvesen har. Nye Veier AS og fylkeskommunene har til enhver tid ansvaret for at infrastrukturen fungerer som planlagt så langt det er mulig også ved uønskede hendelser.

Trafikkberedskap er et område der fylkeskommunene, Nye Veier AS og Statens vegvesen må samarbeide tett om planverket, gitt at omkjøringsruter eller andre tiltak kan være på tilstøtende veinett.

Klimaendringer

Klimaendringene vil også i 2022 gi rammene for mye av det arbeidet som må gjøres innenfor samfunnssikkerhet og beredskap. Statens vegvesen har mye kunnskap om klimaendringer og naturfare, både gjennom forskning og utvikling og fra en rekke større og mindre hendelser de senere årene. Samtidig er det usikkerhet rundt omfanget av framtidig risiko og hvordan den mest kostnads-effektivt skal møtes.

For å sikre en gradvis investering i framtidrettede sikkerhetstiltak kreves det samarbeid mellom veimyndighetene, sentrale etater og virksomheter innenfor klimafeltet.

Statens vegvesen skal gjennomføre et systematisk forebyggende arbeid som tar hensyn til framtidige klimaendringer og sikrer veiinfrastrukturen mot naturfarer som f.eks. skred og flom. Veimyndighetene skal gjennomføre et systematisk kartleggingsarbeid av risiko og sårbarhet langs veinettet basert på felles anerkjente standarder og som grunnlag for framtidige prioriteringer.

Vegvesenet vil i 2022 arbeide videre med å ta høyde for de varslede klimaendringene ved plan-

legging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av veiinfrastruktur, bl.a. gjennom metodeutvikling, veiledning og utvikling av normaler. Kartlegging av flom- og skredfare vil også i 2022 være sentralt i vedlikeholdet av veinettet og ved utbygging av samfunnsviktig veiinfrastruktur. God arealplanlegging, overvåking og varsling av naturfare øker forutsigbarheten og gjør det mulig å redusere risiko. I tillegg utvikles det beredskapsplaner for naturfare og skredvarsling.

For å få en moderne og framtidsrettet bruberedskap viderefører Statens vegvesen arbeidet med å fase ut utdatert utstyr til bruberedskap og oppgradere til nye typer reservebrumateriell i 2022. Dette omfatter kjøp av hurtigmonterbare elementbruer, mobile ferjekaibruer og oppgradering lagerbygninger.

Informasjonssikkerhet og personvern

Det er i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* prioritert teknologi og digitalisering innenfor transportsektoren. En rekke tiltak er planlagt eller satt i gang med bakgrunn i denne prioriteringen. God digital sikkerhet er viktig for å innføre ny teknologi og nye digitale løsninger. Brukerne av løsningene, trafikantene og næringslivet, må være trygge på at informasjonen i systemene er sikre og behandles korrekt, spesielt sensitive persondata.

Statens vegvesen vil i 2022 videreføre arbeidet med å sikre etterlevelse av kravene som følger av personvernforordningen i systemer og prosesser, med særlig vekt på å kvalitetssikre og oppdatere behandlingsoversikter og databehandleravtaler samt følge opp og lære av eventuelle avvikssituasjoner.

Digital sikkerhet og informasjonssikkerhet ivaretas gjennom fastsatte prosedyrer og retningslinjer basert på anerkjente metoder og standarder. Statens vegvesen vil også i 2022 videreføre arbeidet med god digital sikkerhet og informasjonssikkerhet og gjennomføre regelmessige kontroller av egne IT-systemer for å sikre at uvedkommende ikke får tilgang til etatens data.

Statens vegvesen er tilknyttet Nasjonalt cybersikkerhetssenter (tidligere NorCERT) som overvåker internettrafikk inn mot etatens IT-systemer. Etaten har opprettet egne responsteam for å håndtere dataangrep og datakriminalitet. Statens vegvesen, Avinor AS, Kystverket, Vygruppen AS, Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF har opprettet et samarbeidsforum om IT-sikkerhet.

Nasjonale føringer og annet regelverksarbeid

Det pågår et arbeid med å vurdere behov for nasjonale føringer i lover, forskrifter og veinormaler som følge av utviklingen av sams veiadministrasjon og overføringen av fylkesveiadministrasjonen. Formålet er å sikre fortsatt kvalitet og effektivitet i oppgavegjennomføringen og oppfyllelse av nasjonale mål for veieierne samtidig som fylkeskommunenes handlefrihet ivaretas. En utredning om behov for nasjonale føringer for utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveinettet var på høring høsten 2020. Videre arbeid med utredningen og gjennomføring av alminnelig høring av eventuelle lov- og forskriftsendringer vil foregå i 2021/2022.

I forbindelse med regionreformen og avvikling av sams veiadministrasjon ble veiloven § 10 endret, slik at Statens vegvesen har ansvar for nasjonale oppgaver som gjelder samfunnssikkerhet og beredskap, nasjonalt register for veidata og trafikkinformasjon for offentlig vei. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet arbeider Statens vegvesen med å utrede og foreslå forskrift som skal gi en helhetlig regulering av informasjon knyttet til offentlige veier og trafikkinformasjon for offentlig vei. Arbeidet med utredningen gjennomføres i dialog med fylkeskommunene og andre vesentlig berørte. Utredningen er ventet å være ferdig ved årsskiftet 2021/2022, og forslag vil bli sendt på offentlig høring etter at departementet har behandlet saken.

Statens vegvesens arbeid for å motvirke arbeidslivskriminalitet

Statens vegvesen har gjennom systematisk arbeid dokumentert hvordan useriøsitet og kriminalitet rammer bl.a. veitransportmarkedet og drifts-, vedlikeholds- og anleggsmarkedet. Det er gjennomført aksjoner og utredninger som belyser hvordan aktører systematisk utnytter fragmentert myndighetsansvar og reduserer oppdagelsesrisiko ved å handle på tvers av geografiske og organisatoriske grenser. For å forebygge slik aktivitet må det innføres nye arbeidsformer og -metoder.

Ny kunnskap bidrar til målrettede tiltak for å forebygge og avdekke regelbrudd, slik at etatens virkemidler kan brukes mer effektivt. Statens vegvesen vil videreutvikle kontroll- og tilsynsvirksomheten for enda bedre å kunne motvirke arbeidslivskriminalitet på veitrafikk- og veiområdet.

Det er betydelige utfordringer knyttet til å avdekke organiserte brudd som begås av utenlandske selskaper, særlig innenfor vei- og trans-

portområdet. For å styrke innsatsen, er det nødvendig å vurdere hjemmelsgrunnlag og styrke tverretattlig samarbeid nasjonalt og internasjonalt. Statens vegvesen har et nært samarbeid med andre offentlige etater, bl.a. A-krimsentrene. Statens vegvesen deltar også i tre-parts bransjeprogrammene for transport- og bilbransjen som skal bidra til seriøse arbeidsforhold.

Statens vegvesen har som stor offentlig innkjøper et særlig ansvar for å motvirke arbeidslivskriminalitet i sin kontraktkjede. Vegvesenet ser klare resultater av det systematiske arbeidet med kontroller av lønns- og arbeidsvilkår innenfor veiområdet de siste årene. Det vil i fortsettelsen være behov for et nært samarbeid med entreprenørene og å utvikle et samarbeid med andre byggherrer for å sikre informasjons- og erfaringsdeling.

I tråd med regjeringens reviderte strategi mot arbeidslivskriminalitet har Statens vegvesen i samråd med Bane NOR tatt initiativ til å opprette et landsdekkende samarbeidsforum mot arbeidslivskriminalitet i anleggsbransjen. Samtlige fylkeskommuner, Nye Veier AS og Avinor AS er invitert til å delta.

Bompenger

Bompenger utgjør en viktig del av finansieringen av veiinvesteringene i regi av Statens vegvesen og Nye Veier AS, i bypakker og på fylkesvei.

I 2020 ble det stilt til disposisjon om lag 8,6 mrd. kr i ekstern finansiering til tiltak på riksvei, hvorav 8,5 mrd. kr i bompenger samt om lag 50 mill. kr i forskudd fra kommuner og fylkeskommuner og om lag 70 mill. kr i tilskudd fra offentlige aktører og private. Dette er noe lavere enn det som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2019–2020), og skyldes i hovedsak forsinkelser i enkelte av Statens vegvesens prosjekter, bl.a. E39 Rogfast.

For 2021 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksvei å utgjøre om lag 9,6 mrd. kr. Bompenger utgjør om lag 9,4 mrd. kr av dette. Det er noe lavere enn det som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2020–2021). Rekvirering av bompenger ble utsatt i hovedsak på grunn av forsinket framdrift for prosjektene E134 Oslofjordforbindelsen, trinn 2, E18 Lysaker–Ramstadsletta og E39 Rogfast.

For 2022 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksvei å utgjøre om lag 11,3 mrd. kr. Av dette er om lag 10,9 mrd. kr bompenger, og om lag 400 mill. kr er tilskudd og forskudd. Det arbeides med sikte på anleggsstart for noen nye bompengeprojekter i 2022. Omfanget av ekstern finansiering i 2022 avhenger bl.a. av Stortingets behandling av disse prosjektene. Tabell 6.9 viser bompeng-

ger som er stilt til disposisjon i årene 2011–2020, prognoser for 2021 og anslag for 2022, fordelt på

riks- og fylkesveier og innbetalte bompenger totalt i årene 2011–2020 og prognose for 2021.

Tabell 6.9 Bompenger stilt til disposisjon for investeringer og totalt innbetalte bompenger

År	Innbetalte bompenger – totalt ¹	Bompenger stilt til disposisjon på riksvei ²	Bompenger stilt til disposisjon	
			på fylkesvei (inkl. Oslo kommune)	– totalt
2011	8 587	6 379	4 976	11 355
2012	9 385	8 990	5 790	14 780
2013	10 040	9 498	5 688	15 186
2014	10 342	10 495	5 446	15 941
2015	11 066	8 847	5 998	14 845
2016	11 344	8 333	3 944	12 277
2017	11 745	9 988	4 414	14 402
2018	12 112	9 085	5 170	14 255
2019	12 478	7 017	6 876	13 894
2020	12 000	8 527	5 474	14 001
2021 Prognose	11 877	9 377	5 105	14 482
2022 Anslag		10 858	4 243	15 151

¹ Anslag for 2022 foreligger ikke. Tallene for innbetalte bompenger fra trafikantene er basert på etterskuddsvis rapportering fra bompengeselskapene. Tall for 2020 er foreløpig tall basert på rapportering fra bompengeselskapene. Prognosene for 2021 er usikre, bl.a. som følge av endringer i trafikkmønster som følge av koronapandemien.

² Inkl. tall for Nye Veier AS med 1 264 mill. kr i 2017, 842 mill. kr i 2018, 3 263 mill. kr i 2019, 5 474 mill. kr i 2020, 7 379 mill. kr i 2021 og 8 404 mill. kr i 2022.

Av forutsatte bompenger til investeringstiltak på fylkeskommunalt ansvarsområde i 2022 er det lagt til grunn at om lag 3,2 mrd. kr går til kollektivtrafikktiltak. Av dette inngår bl.a. om lag 600 mill. kr til Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen, om lag 500 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren, om lag 80 mill. kr til Fornebubanen i Oslo og Viken og om lag 2 mrd. kr til øvrige investeringer i kollektivtrafikk i de fire byområdene med byvekstavtaler. Resterende beløp forutsettes brukt til øvrige fylkesveiprojekter.

I tillegg til anslaget for bompenger stilt til disposisjon på fylkesvei på 4,3 mrd. kr i 2022 er det lagt opp til om lag 900 mill. kr til drift av kollektivtransport fra Oslopakke 3.

Innbetalte bompenger

Trafikantene betalte om lag 12 mrd. kr i bompenger på riks- og fylkesveier i 2020. Dette er om lag

500 mill. kr mindre enn året før. Per 15. juli 2021 var 64 bompengeprojekter enten i drift eller vedtatt. Siden 1. januar 2020 er det vedtatt ni nye prosjekter. I 2020 ble innkrevningen avsluttet i sju prosjekter, og ved utgangen av juli 2021 var ti prosjekter avvirket. To av disse ble avvirket tidligere enn forutsatt som følge av økte bevilgninger i statsbudsjettet 2021, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021) *Endring av Prop. 1 S (2020–2021) Statsbudsjettet 2021 (saldering)* og Innst. 13 S (2020–2021). Dette var E134 Stordalstunnelen i Vestland og E136 Tresfjordbrua i Møre og Romsdal.

Videre ble seks prosjekter avvirket tidligere enn forutsatt som følge av økte bevilgninger ved Stortingets behandling av Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021* og Innst. 600 S (2020–2021). Dette var:

- E6/E18 Østfoldpakken i Viken
- fv. 255 Jørstad–Segelstad bru i Innlandet

- fv. 311 Presterødbakken i Vestfold og Telemark
- fv. 34 Grime–Vesleelva i Innlandet
- fv. 547 T-forbindelsen i Rogaland
- fv. 519 Finnfast i Rogaland.

Reduserte bompenger

De siste sju årene har bompengveksten blitt bremsset gjennom nedbetaling av gjeld og nedlegging av bomstasjoner, økte statlige andeler i prosjekter og tilskudd for reduserte takster.

Det er gjort endringer i tidligere finansieringsopplegg for utbygging av prosjektene E134 Seljord–Åmot i Vestfold og Telemark og E6 Helgeland nord i Nordland. Bilistene vil derfor spares for å betale 900 mill. kr i bompenger. Videre er bompengebidraget redusert med 120 mill. kr for prosjektet E16 Fønhus–Bagn i Innlandet. I prosjektet rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand i Bypakke Grenland er bompengebidraget redusert med 310 mill. kr ved at prosjektet ble fullfinansiert med statlige midler. Prosjektet E8 Sørbotn–Laukslett i Troms og Finnmark blir fullfinansiert med statlige midler blant annet som følge av bompenggeavtalen fra 2019. I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* var prosjektet

forutsatt delvis finansiert med 750 mill. 2018-kr i bompenger. At prosjektet nå fullfinansieres med statlige midler, gir en betydelig besparelse i bompenger for bilistene. Som følge av bompenggeavtalen fra 2019 mottar de fire største byområdene tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud, jf. kap. 1332, post 66 Tilskudd til byområder.

Den opprinnelige ordningen med tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, på kap. 1320, post 73, har spart bilistene for å betale om lag 530 mill. kr i bompenger årlig. I tillegg er det gjennom ordningen nedbetalt restgjeld, avsluttet innkreving og redusert bompengetakster i en rekke prosjekter. Prosjekter som har fått avsluttet innkreving i 2021, er nevnt over. Tabell 6.10 viser tiltak som er gjort under tilskuddsordningen for å redusere bompenger:

I 2022 foreslås det bevilget 1 041,5 mill. kr til reduksjon av bompenger i distriktene, jf. kap. 1320, post 73 Tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene, og det settes av om lag 530 mill. kr til reduksjon av bompenger i byvekstavtalene i de fire største byområdene, jf. kap. 1332, post 66 Tilskudd til byområder.

Tabell 6.10 Tiltak for å redusere bompenger

Tiltak	Proposisjon/Innstilling
Nedbetalt restgjeld og avvirket innkreving i tre bompengeprojekter: – fv. 544 Halsnøysambandet i Hordaland – fv. 17 Tverlandet–Godøystraumen i Nordland – Listerpakken i Vest-Agder.	Prop. 114 S (2018–2019) <i>Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2019</i> , jf. Innst. 391 S (2018–2019).
Nedbetalt restgjeld og avvirket innkreving i fem bompengeprojekter: – rv. 80 Rørvika–Strømsnes (Fauske–Bodø) i Nordland – fv. 64 Atlanterhavstunnelen i Møre og Romsdal – fv. 107 Jondalstunnelen i Vestland – fv. 48 Årsnes Ferjekai og Løfallstrand–Årnes i Vestland – fv. 33 Skreifjella–Totenvika i Innlandet.	Prop. 117 S (2019–2020) <i>Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2020</i> , jf. Innst. 360 S (2019–2020).
Takstnivået redusert med 20 pst. for: – E18 Arendal–Tvedestrand – E6 Hålogalandsbrua – rv. 7/rv 13 Hardangerbrua.	Prop. 1 S (2019–2020), jf. Innst. 13 S (2019–2020).
Bomstasjon på sidevei permanent fjernet i prosjektet E6 Øyer–Tretten Halv bompengetakst på sideveiene er permanent innført i prosjektet E16 Kongsvinger–Slomarka Innkreving fra bommene på sideveis er stoppet i ett år i prosjektene: – E6 Kolomoen–Moelv – rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen/Grundset–Basthjørnet.	Prop. 1 S (2020–2021), Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021) <i>Endring av Prop. 1 S (2020–2021) Statsbudsjettet 2021 (saldering)</i> , jf. Innst. 13 S (2020–2021).
Gjeld på 425 mill. kr er nedbetalt for Fosenpakken.	
Nedbetaling av bompengегjeld for permanent takstreduksjon for: – Kvammapakken – E10 Leirvik–Trædalstunnelen.	Prop. 56 S (2020–2021) <i>Ny saldering av statsbudsjettet 2020</i> og Innst. 180 S (2020–2021).

Status for bompengeselskapene som følge av koronapandemien

Nedstenging av samfunnet som følge av utbruddet av koronaviruset medførte at biltrafikken ble kraftig redusert. Dette ga betydelige reduksjoner i inntektene for bompengeselskapene, både for strekningsvise prosjekter og i de bompengefinansierte bypakkene. Trafikken har tatt seg gradvis opp igjen, men det er noe variasjon mellom de ulike bompengeprojektene. I mars 2021 hadde trafikken i de fleste prosjektene økt sammenliknet

med året før, men den var fortsatt lavere enn i 2019. Selskapenes inntektstap på strekningsvise prosjekter vil kunne dekkes innenfor rammene for utvidet innkrevingstid.

Statlig delgaranti for bompengelån på riksvei

Regjeringen vil innføre en ny ordning med statlig delgaranti for bompengelån til nye riksveiprosjekter, i tråd med regjeringens politiske plattform (Granavolden). Stortinget har vedtatt to anmodningsvedtak om dette, jf. omtale av anmodnings-

vedtak nr. 738 fra sesjonen 2017–2018 og anmodningsvedtak nr. 2 fra sesjonen 2020–2021 i del I. Det vil framover bli arbeidet med innretningen av ordningen, herunder kriterier for hvilke prosjekt som skal omfattes.

Veibruksavgift og bompenger

For å sikre et bærekraftig bilavgiftsnivå er det nødvendig å prise de eksterne kostnadene ved bilkjøring på en mer treffsikker måte, samt redusere det årlige provenytapet fra de bilrelaterte særavgiftene. Regjeringens prinsipper for et bærekraftig bilavgiftssystem, og anbefalingen i NOU 2021: 4 *Norge mot 2025*, tilsier at det bør utredes om ny teknologi kan benyttes til fastsetting og innkreving av både veibruksavgift og bompenger. Det vil derfor nå bli satt i gang et forprosjekt i Skattedirektoratet og Statens vegvesen som skal utrede et system for fastsettelse og innkreving av veibruksavgift. I dette arbeidet vil også forholdet til dagens bompengordning bli utredet. Forprosjektet skal avklare tekniske, organisatoriske, rettslige og økonomiske forhold ved et slikt system – og skissere mulige løsninger som både kan brukes til fastsettelse og innkreving av posisjonsbasert veibruksavgift og bompenger. Det er en forutsetning at veibruksavgiften og bompengesystemet videreføres som to uavhengige virkemidler med ulike formål. Når det gjelder bompenger, er det viktig at inntektene brukes til det vedtatte formålet samt å sikre lokal forankring. Forprosjektet skal også kartlegge kostnadene ved implementering og drift av et slikt system, og en realistisk tidsplan fram mot implementering. Oppfølgingen av anmodningsvedtak nr. 424 fra sesjonen 2018–2019 er nærmere omtalt i Finansdepartementets Prop. 1 S (2021–2022).

Nærmere om investeringsprogrammet

Investeringer på riksvei finansieres av statlige midler og ekstern finansiering, som består av bompenger, forskudd fra kommuner og fylkeskommuner og tilskudd fra offentlige aktører og private. Til sammen legges det opp til 19,8 mrd. kr i statlige midler og 11,3 mrd. kr i ekstern finansiering til investeringer i riksveier i 2022.

Under redegjøres det for hovedtrekkene i prioriteringene innenfor den enkelte riksveirute i 2022, og omfatter både Statens vegvesen og Nye Veier AS' planlagte aktivitet. Alle prosjekter med prognose for sluttkostnad over 1 000 mill. kr er nærmere omtalt. Alle prosjekter med prognose for sluttkostnad under 1 000 mill. kr, og der Stor-

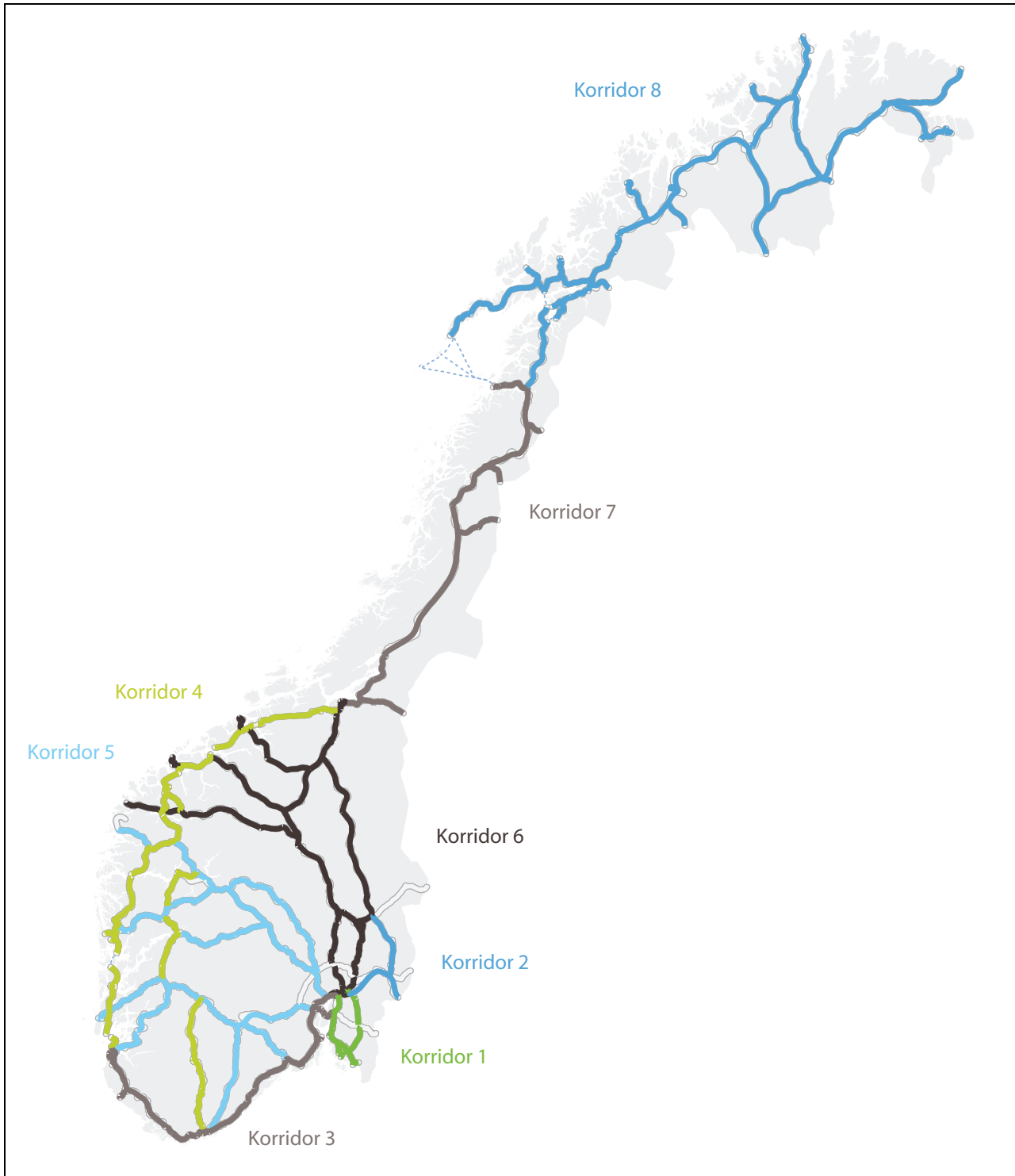
tinget tidligere har vedtatt kostnadsrammer, er også nærmere omtalt. I tillegg omtales Statens vegvesens prioriterte utbedringsstrekninger. Investeringsprosjektene som er omtalt med kostnadsramme, forutsettes gjennomført innenfor de kostnadsrammene som Stortinget har vedtatt. For Statens vegvesen er prosjekter under 1 000 mill. kr forutsatt gjennomført innenfor en angitt samlet ramme, jf. forslag til romertallsvedtak. For prosjekter som har vært underlagt ekstern kvalitets sikring (KS2) som del av staten prosjektmodell for store investeringer, er det gjennom denne prosessen fastsatt både styrings- og kostnadsramme.

Planlegging, grunnverv og forberedende arbeider på enkeltprosjekter med forventet kostnad over 1 000 mill. kr, der det ikke er lagt fram kostnadsramme for Stortinget, omtales i budsjett-dokumentet dersom anslåtte utgifter overstiger 25 mill. kr.

Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø

E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo med tilknytninger Oslo–Svinesund/Kornsjø utgjør den viktigste landbaserte transportforbindelsen mellom Norge og Europa for person- og godstransport. E6 Oslo–Svinesund er en del av *Det nordiske triangel Oslo–København–Stockholm*. Rv. 22 Lillestrøm–Fredrikstad gir mulighet for omkjøring øst for E6. Området i korridoren er svært tett befolket sammenliknet med andre korridorer med mye dagpendling inn mot Oslo. Det er også mye trafikk i forbindelse med ferie- og helgeutfart om sommeren. Selv om det meste av trafikken er med personbil, er korridoren også svært viktig for næringstransporten til og fra Sverige og resten av Europa. Det er de senere år gjennomført betydelige investeringer i korridoren. Det er bl.a. bygd ut sammenhengende fire felts vei mellom Oslo og Riksgrensen/Svinesund. I tillegg er flere tunneler på E6 med stor trafikk oppgradert. Det er også bygd ny motorvei på rv. 110 mellom Simo og Ørebekk i Fredrikstad kommune som inngår i Bypakke Nedre Glomma.

Hovedutfordringen i korridoren er å tilby effektiv transport for et voksende bo- og arbeidsmarked samt legge til rette for et velfungerende transportsystem inn mot, og gjennom Oslo. I veinettet er det fortsatt problemer med kapasiteten inn mot Oslo, Lillestrøm og Nedre Glomma-regionen. Korridoren har det laveste nivået drepte og hardt skadde per kjøretøykilometer, men det er fortsatt behov for ulike trafikksikkerhetstiltak og større utbedringer på tilstøtende riksveier.



Figur 6.4 Transportkorridorene for riksveinettet

Kilde: Statens vegvesen

Gjennom budsjettforslaget legges det til rette for å forbedre framkommeligheten og trafikksikkerheten på veinettet i korridoren, bl.a. gjennom trafikksikkerhetstiltak på E6 og rv. 22.

I 2022 prioriteres bl.a. arbeid med reguleringsplan for prosjektet rv. 22 Bru over Glomma i Viken.

Korridor 2 Oslo–Ørje/Magnor

Oslo–Ørje/Magnor er en viktig grenseovergang til Sverige og inngår i *Det nordiske triangel Oslo–København–Stockholm*. For veitransport har korridoren en viktig øst-vestfunksjon og binder dalførene på Østlandet sammen. Veinettet er viktig for godstransporten i korridoren. En hovedutfordring er kvaliteten på veinettet. Det er de senere år gjennomført betydelige investeringer i korridoren. Med unntak av delstrekningen Retvet–Vinterbro, er det bl.a. gjennomført sammenhengende utbygging av E18 på strekningen Riksgrensen/Ørje–Vinterbro.

E18 Riksgrensen/Ørje–Oslo

Det legges opp til å prioritere enkelte tiltak for gående og syklende samt trafikksikkerhetstiltak.

E16 Riksgrensen/Riksåsen–Hønefoss og rv. 35 Hønefoss–Hokksund med tilknytninger

Det prioriteres statlige midler og bompenger til prosjektet E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Viken. I tillegg prioriteres utbedringstiltak, trafikksikkerhetstiltak samt kollektivtrafikktiltak.

	Mill. kr	
	Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum, Viken	3 346	2 998

E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Viken

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Stortingets behandling av Prop. 72 S (2017–2018) *Utbygging og finansiering av E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Buskerud og Oppland* og Innst. 299 S (2017–2018). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 89.

Prosjektet ligger i kommunene Ringerike og Jevnaker. Det omfatter bygging av 12,5 km tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt, i hovedsak i ny trasé. Prosjektet gir vesentlig bedret framkommelighet og økt trafikksikkerhet på strekningen.

Anleggsarbeidene startet i mars 2019, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2022 mot tidligere planlagt i 2021. Arbeidene med lokalveinettet planlegges ferdig i 2023.

Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

E18 Oslo–Kristiansand og E39 Kristiansand–Stavanger med tilknytninger

Korridoren utgjør en svært viktig transportåre for person- og godstransport. De senere år er det gjennomført betydelige investeringer i korridoren. Dette har ført til vesentlig forbedret framkommelighet og redusert reisetid for både person- og godstransport. I tillegg har oppgradering ført til vesentlig økt trafikksikkerhet. Framkommelighet langs enkelte delstrekninger og byområder i korridoren er imidlertid fortsatt sårbar for

uønskede hendelser. I budsjettforslaget for 2022 er det lagt opp til å prioritere prosjekter som bidrar til å redusere denne sårbarheten.

Det prioriteres midler til forberedende arbeider for prosjektet E134 Oslofjordforbindelsen, fase 2 i Viken. Prosjektet forutsetter delvis bompengefinansiering. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

Videre er det planlagt å bruke statlige midler og bompenger til forberedende arbeider til prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken. Utbyggingen skal bidra til at flere tar bussen, sykler eller går. Prosjektet gir forbedringer både for lokalmiljøet og reisende.

Det settes av statlige midler og bompenger til bygging av ny E18/E39 i Kristiansand kommune på strekningen Gartnerløkka–Kolsdalen. Prosjektet bidrar til bedre framkommelighet og til sikre og effektive knutepunkter for overgang mellom ulike transportmidler. Prosjektet legger forholdene bedre til rette for kollektivtransporten og gir bedre løsninger for syklende og gående.

Nye Veier AS fortsetter utbyggingen av prosjektene E18 Langangen–Dørdal i Vestfold og Telemark samt strekningen E39 Kristiansand–Lyngdal i Agder.

Det er planlagt å foreta sluttoppgjør for prosjektet E39 Eiganestunnelen. Det legges også opp til å bruke bompenger til restarbeider og sluttoppgjør på prosjektet E18 Bommestad–Sky i Vestfold og Telemark.

Videre settes det av midler i gjeldende byvekstavtaler til enkelte tiltak for gående og syklende i Oslo og til videre arbeid på sykkelstamvei i Stavanger og Sandnes, jf. «Byomtaler – byvekstavtaler» under kap. 1332.

Det legges videre til grunn bompenger til oppstart av prosjektet E39 Osli–Hove i Rogaland, som er første byggetrinn av E39 Ålgård–Hove og inngår i Bypakke Nord-Jæren, som er en del av byvekstavtalen for Nord-Jæren. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane*, jf. Innst. 648 S (2020–2021), hvor det bl.a. går fram at Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram et forslag om kostnadsramme for prosjektet i statsbudsjettet for 2022. Ettersom det i denne proposisjonen legges opp til at terskelverdien for framlegg av kostnadsrammer for Stortinget økes til 1 mrd. kr, jf. kapittel 4.1, fremmer ikke regjeringen forslag til kostnadsramme for dette prosjektet. Det er lagt opp til at anleggsarbeidene starter opp i løpet av 2022, og prosjektet er planlagt åpnet

for trafikk i 2024. Det er et lokalt ønske om at det vurderes kostnadsreducerende tiltak i prosjektet. Statens vegvesen vil arbeide videre med slike tiltak, med mål om å redusere kostnadene i prosjektet før utlysning av anbudskonkurranse.

Innenfor rammen prioriteres også midler til utbedringstiltak, bl.a. utbedringsstrekningen rv. 41/rv. 45 Timenes–Kjevik i Agder. Tiltakene omfatter utbedring av vei mellom Kristiansand og Kjevik, med tilhørende gang- og sykkelvei på deler av strekningen. Innenfor rammen er det også funnet rom for enkelte punktvis trafiksikkerhetstiltak samt tiltak for gående og syklende. Videre prioriteres enkelte fornyingstiltak. Det pågår bl.a. arbeid med reguleringsplaner på strekningene E18 Ramstadsletta–Slependen–Nesbru og E134 Dagslett–kryss E18, begge i Viken.

Det settes av midler over kap. 1320, post 29, til årlig kontraktsfestet vederlag til OPS-selskapene for E18 Grimstad–Kristiansand og E39 Lyngdal–Flekkefjord i Agder.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E18	Lysaker–Ramstadsletta, Viken	18 500	16 479
E18	Bommestad–Sky, Vestfold og Telemark	6 154	5 548
E18	Langangen–Dørdal, Vestfold og Telemark	-	14 200
E18/E39	Gartnerløkka–Kolsdalen, Agder	3 611	3 389
E39	Kristiansand vest–Røyskår, Agder	-	28 388
E39	Sørmarka–Smeaheia (Sykkelstamveien), Rogaland	1 233	1 044
E39	Eiganestunnelen, Rogaland	3 863	-
Rv. 509	Sør-Tjora–Kontinentalvegen (Transportkorridor vest), Rogaland	883	806

E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Stortingets behandling av Prop. 38 S (2019–2020) *Utbygging og finansiering av E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus* og Innst. 393 S (2019–2020), med forutsetning om tilstrekkelig lokal garanti for lånefinansiering. Slik garanti er stilt fra Viken fylkeskommune og Bærum kommune. Strekningen Lysaker–Ramstadsletta i Bærum kommune er om lag 4,4 km. Den er en del av E18 Vestkorridoren mellom Lysaker i Bærum og Drengsrud i Asker. Årsdøgntrafikken på strekningen er

80 000–90 000 kjøretøy. Dagens E18 har to ordinære kjørefelt og ett kollektivfelt i østlig retning mot Oslo. Mot vest har strekningen tre ordinære kjørefelt uten kollektivfelt.

Ny E18 på strekningen Lysaker–Ramstadsletta i Bærum kommune får to ordinære kjørefelt og ett kollektivfelt i begge retninger. Videre planlegges diagonal mellom Gjønnnes og E18 samt ny forbindelse til Fornebu i Bærum kommune. Det planlegges i tillegg sammenhengende sykkelvei langs hele strekningen.

Forberedende arbeider startet i november 2020. E18-delen av prosjektet er planlagt åpnet for

trafikk i 2028, mens hele prosjektet, inkl. lokalveier, er planlagt ferdig i 2029. Tidsforskyvningen sammenliknet med det som ble lagt til grunn i Prop. 38 S (2019–2020), skyldes økt byggetid for Høvik- og Gjønnestunnelen etter kvalitetssikring av grunnlagsdataene samt at tilgang på regulerte arealer og kontrahering av entreprenører har tatt noe lengre tid enn opprinnelig planlagt.

E18 Bommestad–Sky i Vestfold og Telemark

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Stortingets behandling av Prop. 123 S (2012–2013) *Utbygging og finansiering av E18 på strekningen Bommestad–Sky i Vestfold* og Innst. 349 S (2012–2013) og Prop. 32 S (2014–2015) *Endringar i statsbudsjettet 2014 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 118 S (2014–2015). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 90–91.

E18 ble i mai 2018 åpnet for firefelts trafikk på hele strekningen mellom Bommestad og Sky i Larvik kommune. I 2022 prioriteres sluttoppgjør for ombygging av lokalveisystemet, erstatningsaker og riving av anleggsrigg.

E18 Langangen–Dørdal i Vestfold og Telemark

Nye Veier AS vil i 2022 fortsette utbyggingen av prosjektet E18 Langangen–Dørdal. Første etappe, E18 Rugtvedt–Dørdal i Bamble kommune, åpnet i desember 2019. Andre etappe fra Langangen til Rugtvedt omfatter bygging av om lag 17 km ny firefelts vei. Det legges opp til en fartsgrense på 110 km/t på strekningen. Utbygging av andre etappe startet i 2021, og strekningen ventes åpnet for trafikk i 2025.

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Agder

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 95 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 i Agder* og Innst. 320 S (2020–2021). Forslag til kostnadsramme går fram av Prop. 2 S (2021–2022) *Endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet (driftskreditt til Nye Veier AS og kostnadsrammer) og revisjon av bompengepakke (fylkesveg)*.

Prosjektet omfatter bygging av ny E18/E39 i Kristiansand kommune med nye kryss bl.a. med Vestre Strandgate, bygging av vei på deler av Havnegate med adkomst til containerhavnen, prioriterte løsninger for kollektivtrafikk og gjennomgående sykkelveispressvei. Eksisterende jernbanespor legges om for å opprettholde spor til industri

i Kolsdalen. Ny bru over jernbaneområdet tilpasses dagens og framtidig sporplan, slik at prosjektet kan bygges uavhengig av den planlagte utbyggingen av jernbanestasjonen. Prosjektet legger til rette for å overføre gods fra sjø til bane, med bygging av to parallelle jernbanespor til Kristiansand ferjeterminal.

Forberedende arbeider startet opp i august 2021, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2026.

E39 Kristiansand vest–Røyskår i Agder

Strekningen E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest er på om lag 70 km. Det er dårlig standard på deler av strekningen. Dette gir dårlig framkommelighet spesielt på vinterstid, og det har vært mange alvorlige trafikkulykker på veien. Strekningen er planlagt som fire felts motorvei med fartsgrense 110 km/t. Anleggsarbeidet er delt inn i fire utbyggingskontrakter. Nye Veier AS har startet utbyggingen av de to første delstrekningene fra Kristiansand til Mandal. Første delstrekning E39 Mandal øst–Mandal by planlegges åpnet i desember 2021, mens E39 Kristiansand vest–Mandal øst planlegges åpnet i 2022. For E39 mellom Mandal i Lindesnes kommune og Herdal i Lyngdal kommune ble områdereguleringen vedtatt våren 2020, og det legges opp til behandling av reguleringsplanen i løpet av 2021. Det er planlagt byggestart på E39 mellom Herdal og Røyskår i Lyngdal kommune i 2021, og delstrekningen ventes åpnet for trafikk i 2025.

E39 Sørmarka–Smeaheia (Sykkelstamveien) i Rogaland

Prosjektet inngår i Bypakke Nord-Jæren, jf. Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland* og Innst. 214 S (2016–2017), som er en del av byveksttalen for Nord-Jæren. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 91.

Prosjektet utgjør første etappe av utbyggingen av en høystandard sykkelvei langs E39 mellom Sandnes og Stavanger. Det omfatter bygging av sykkelvei på en strekning som er om lag 12 km. Sykkelveien bygges med 4,5 meters bredde.

Anleggsarbeidene startet i september 2018. Deler av prosjektet ble åpnet for trafikk i 2020, mens hele strekningen er planlagt åpnet for trafikk i 2023, mot tidligere planlagt i 2021. Forsinkelsen skyldes bl.a. en pågående konflikt med grunneier i området.

E39 Eiganestunnelen i Rogaland

Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken, jf. Prop. 28 S (2011–2012) *Forlenging av bompenggeordninga i Nord-Jærenpakka i Rogaland* og Innst. 117 S (2011–2012). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 91.

Statens vegvesen har varslet om mulige kostnadsøkninger i prosjektet. Samferdselsdepartementet vurderer disse nærmere.

Eiganestunnelen i Stavanger kommune ble åpnet for trafikk i april 2020 mot tidligere planlagt i desember 2019. I 2022 settes det av midler til sluttoppgjør og til å finansiere utbedringen av Byhaugtunnelen, som er en del av prosjektet.

*Rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen
(Transportkorridor vest) i Rogaland*

Prosjektet inngår i Bypakke Nord-Jæren, jf. Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland* og Innst. 214 S (2016–2017). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 91.

Prosjektet omfatter utvidelse av om lag 2,5 km av dagens vei fra to til fire kjørefelt og tilliggende sykkelvei/fortau fra Sør-Tjora til Kontinentalvegen på rv. 509 med en arm på om lag 0,4 km ned mot havn og næringsområder i Risavika i Tananger i Sola kommune. Risavika er sentralhavn for Rogaland og et viktig knutepunkt for flere transportformer. Høyre kjørefelt i hver kjøreretning forbeholdes buss og tynge næringskjøretøy.

Det er lagt opp til at anleggsarbeidene starter opp vinteren 2022, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2024.

Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

Korridoren binder sammen viktige byer langs vestlandskysten og er bl.a. viktig for eksportret-

tede næringer. E39 mellom Stavanger, Bergen, Ålesund og Trondheim er hovedåren for veitransport mellom de største byene langs vestlandskysten. Trafikken i korridoren er spesielt stor mellom de store byområdene. Bil står for over 70 pst. av de lengre reisene i korridoren.

Det har vært en betydelig satsing på E39 mellom Kristiansand og Trondheim de senere årene, noe som har resultert i bedre framkommelighet. Transporttidene i korridoren er likevel fortsatt lange. Dette skyldes delvis standarden på veinettet i kombinasjon med mange ferjesamband. For en stor del av veiene er det behov for trafikksikkerhetstiltak. Prognoser for persontransport i korridoren viser vekst, med størst økning med bil.

E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger

Det settes av midler over kap. 1320, post 29, til OPS-prosjektet rv. 555 Sotrasambandet. Midlene vil bli satt på ikke rentebærende konto i Norges Bank til de utbetales på avtalte milepæler i anleggsperioden. Forberedende arbeider i prosjektet er finansiert over kap. 1320, post 30. Det legges foreløpig opp til anleggsstart våren 2022.

Det er videre planlagt å videreføre utbyggingen av E39 Rogfast i Rogaland og E39 Sveгатjørn–Rådal og E39 Myrmel–Lunde i Vestland.

Det settes av midler i gjeldende byvekstavtaler til å videreføre enkelte tiltak i Bergen, jf. «Byomtaler – byvekstavtaler» under kap. 1332.

Videre er det funnet rom for å gjennomføre ulike utbedringstiltak, bl.a. tilpasninger av ferjekaier på E39 i Sunnmøre og utbedring av en rekke tunneler på E39.

Innenfor rammen prioriteres også ulike trafikksikkerhetstiltak og utbedring av en rekke holdeplasser og kollektivknutepunkt, slik at disse tilfredsstillt krav til universell utforming.

Til planlegging legges det bl.a. til grunn å videreføre arbeidet med reguleringsplaner for prosjektet E39 Ådland–Sveгатjørn i Vestland.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E39	Rogfast, Rogaland	26 106	21 685
E39	Svegatjørn–Rådal, Vestland	9 685	9 475
E39	Myrmel–Lunde, Vestland	611	547
E39	Kristianborg–Bergen sentrum (Sykkelstamveien), Vestland	1 083	956
Rv. 555	Damsgård- og Nygårdstunnelene, Vestland		-

E39 Rogfast i Rogaland

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Stortingets behandling av Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland* og Innst. 294 S (2016–2017) og av Prop. 54 S (2020–2021) *Auka finansieringsbehov og revidert framdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekne rammer for rv 13 Ryfast i Rogaland* og Innst. 150 S (2020–2021). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 54 S (2020–2021) *Auka finansieringsbehov og revidert framdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekne rammer for rv 13 Ryfast i Rogaland*.

E39 Rogfast er det første ferjeavløsningsprosjektet på ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Prosjektet omfatter bygging av en 26,7 km lang undersjøisk tunnel i to løp mellom Harestad i Randaberg kommune og Laupland i Bokn kommune og en 3,7 km lang tunnelarm til Kvitsøy.

På Bokn blir det bygd 2,7 km vei i dagen, og dagens kryss blir bygd om. Tilknnytning til eksisterende E39 i Randaberg vil være i Harestadkryset, som er planlagt gjennomført som del av prosjektet E39 Smiene–Harestad innenfor Bypakke Nord-Jæren, jf. Prop. 47 S (2016–2017) *Om finansiering av Bypakke Nord-Jæren* og Innst. 214 S (2016–2017).

Anleggsarbeidene startet i januar 2018, og det er bygd tverrslag i Mekjarvika i Randaberg kommune og på Arsvågen i Bokn kommune. I konkurransen for den første av de tre store tunnelkontraktene var det eneste tilbudet vesentlig høyere enn forventet. Basert på denne markedsprisen ville prosjektets kostnader overstige kostnadsrammen, og Statens vegvesen avlyste derfor konkurransen i 2019. Gjennom Stortingets behandling av Prop. 54 S (2020–2021) og Innst. 150 S (2020–2021), er styrings- og kostnadsrammen til prosjektet økt. Prosjektet er nå i gang igjen, og hele prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2028.

E39 Svegatjørn–Rådal i Vestland

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Stortingets behandling av Prop. 134 S (2013–2014) *Utbygging og finansiering av E39 Svegatjørn–Rådal i Hordaland* og Innst. 37 S (2014–2015). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 93.

Prosjektet ligger i kommunene Bjørnafjorden og Bergen og omfatter bygging av om lag 16 km firefelts vei i ny trasé vest for Fjøsanger. Det omfatter bl.a. bygging av tre tunneler på til sammen om lag 13 km. Prosjektet omfatter også utbedring av Nesttun- og Hopstunnelene på E39.

Anleggsarbeidene startet i september 2015, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2022.

E39 Myrmel–Lunde i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 95.

Det omfatter bygging av ny vei på 3,7 km, der 1 km er tunnel, i Sunnfjord kommune. Eksisterende vei er smal og har dårlig kurvatur og bæreevne, og det er nedsatt fartsgrense på strekningen.

Anleggsarbeidene startet i august 2021, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i desember 2023.

E39 Kristianborg–Bergen sentrum (Sykkelstamveien) i Vestland

Prosjektet inngår i Bypakke Bergen, jf. Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland* og Innst. 90 S (2017–2018), som er en del av byvekstavtalen for Bergensområdet. Kostnadsrammen for prosjektet ble vedtatt ved Stortingets behandling av Prop. 23 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet 2019 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 103 S (2019–2020). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021) side 93–94.

Prosjektet er en del av utbyggingen av sammenhengende gang- og sykkelveiruter langs de viktigste hovedveiene inn til Bergen sentrum. Anleggsarbeidene startet sommeren 2019, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2022.

Rv. 555 Damsgård- og Nygårdstunnelene i Vestland

Prosjektet som ligger i Bergen kommune, omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften og elektro-forskriftene.

Prosjektet har til nå vært omfattet av fullmakten til å inngå forpliktelser for prosjekter under 500 mill. kr. Statens vegvesen har imidlertid varslet en vesentlig kostnadsøkning. Samferdselsdepartementet vurderer kostnadsøkningen nærmere.

Arbeidene er planlagt startet opp våren 2022, og prosjektet er planlagt å være ferdig i 2025.

Rv. 555 Sotrasambandet i Vestland

Prosjektet er delvis bompengefinansiert og vil ha OPS som kontraktsform, jf. Prop. 41 S (2017–2018) *Gjennomføring av rv. 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering* og Innst. 270 S (2017–2018). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 94.

Prosjektet omfatter bygging av 9,4 km firefelts vei fra kryss med fv. 562 ved Storavatnet i Bergen til kryss med fv. 561 ved Kolltveit i Øygarden kommune. Om lag 4,6 km går i tunnel. Prosjektet inkluderer ny firefelts bru på om lag 900 meter med separat gang- og sykkelvei. Også tre mindre bruer inngår i prosjektet. Totalt er det planlagt å bygge om lag 14 km gang- og sykkelveier, der 7,8 km bygges som høystandard løsning med skille mellom syklende og gående. Kollektivtrafikken vil dels gå sammen med annen trafikk, dels på opprustet lokalvei og dels på separat bussvei/kollektivfelt. Det er planlagt nye kollektivterminaler ved Storavatnet og på Straume. Prosjektet legger til rette for prioritering av kollektivtrafikken mellom terminalene.

Som en del av de forberedende arbeidene er høyspentlinjen med elektrisitetsforsyning til gass-terminalen på Kollsnes i Øygarden flyttet.

Som det er lagt opp til i Prop. 41 S (2017–2018), er det gjennomført en rekke kostnadsreducerende tiltak i prosjektet i forkant av utlysningen av konkurransen. I tillegg er det gjennom forhandlinger med aktuelle leverandører i løpet av anskaffelsesprosessen også funnet bedre og kostnadsreducerende tiltak. De viktigste tiltakene er først og fremst knyttet til finansieringsmodellen,

der bl.a. årlig betaling for tilgjengelighet i driftsperioden til OPS-selskapet er redusert fra 25 til 15 år. Perioden for årlig utbetaling for driftsstandard endres også fra 25 til 15 år, med en opsjon om forlengelse med inntil 10 år. Dette innebærer en reduksjon med 10 år i forhold til det som er lagt til grunn i Prop. 41 S (2017–2018). Gjennom forhandlingene har det kommet fram at markedet for langsiktige lån for tilbyderne (over 15 år) i norske kroner var begrenset, og at lånene var priset svært høyt. Tilbyderne har derfor ønsket å redusere perioden for tilgjengelighetsbetaling, slik at finansieringskostnadene til OPS-selskapet blir redusert. De samlede finansieringskostnadene for OPS-modellen reduseres derfor fra opplegget i Prop. 41 S (2017–2018).

I tillegg er det gjort endringer av opplegget for milepælsbetaling. Det legges nå opp til å foreta milepælsutbetalinger til OPS-selskapet underveis i anleggsfasen, men utbetalingene knyttes opp til konkrete leveranser i anleggsfasen. Eksempler på slike leveranser er tidspunkt for ferdigstilt prosjekteringsgrunnlag, tidspunkt for ferdige brutårn og tidspunkt for når tunnelene er ferdige fra leverandør.

Gjennom milepælsbetalinger underveis i anleggsfasen vil OPS-selskapets behov for låneopptak for å sikre likviditet i anleggsfasen bli lavere, og de samlede finansieringskostnadene med valgt struktur blir lavere enn dersom utbetaling først foretas ved trafikkåpning. Statlige midler til milepælsutbetalingen er estimert til om lag 9,9 mrd. 2022-kr, inkl. mva. Det legges opp til at midlene bevilges i 2022–2028 over kap. 1320, post 29.

De endelige tilbudene fra leverandørene viser likevel at det ikke vil være mulig å gjennomføre prosjektet innenfor den økonomiske rammen gitt i Prop. 41 S (2017–2018). Årsaken til kostnadsøkningen er i hovedsak koronapandemien, dels ved at dette har ført til større usikkerhet knyttet til leverandørenes samarbeidspartnere, og dermed økte usikkerhetspåslag fra leverandøren, og dels direkte gjennom økte råvare-/materialpriser.

Samferdselsdepartementet legger etter dette opp til at den økonomiske rammen for prosjektet økes til 23,1 mrd. kr, slik at prosjektet kan gjennomføres som forutsatt i Prop. 41 S (2017–2018), jf. forslag til romertallsvedtak. Dette innebærer en økning på om lag 3,6 mrd. kr sammenliknet med den økonomiske rammen i Prop. 41 S (2017–2018). Kostnadsøkningen dekkes i sin helhet med statlige midler, jf. også Prop. 41 S (2017–2018).

I Prop. 41 S (2017–2018) er brutto bompenginntekter oppgitt til 7,3 mrd. 2018-kr, eller om lag

7,9 mrd. 2022-kr. Bompengebidraget til prosjektet er oppgitt til 6,5 mrd. 2018-kr, eller om lag 7,1 mrd. 2022-kr. Etter gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter kan ikke bompenger benyttes til drift og vedlikehold av veinettet. Det er derfor forutsatt at den årlige betalingen for driftsstandard fullt ut blir dekket med statlige midler, mens bompengene skal gå til betaling for tilgjengelighet, jf. også Prop. 41 S (2017–2018). Det var opprinnelig lagt til grunn at det forutsatte bompengebidraget i hovedsak skulle gå til å finansiere denne delen av det årlige vederlaget til OPS-selskapet, slik at bompengeselskapets behov for låneopptak ble begrenset.

Den reviderte vederlagsstrukturen innebærer at nivået på bompengeselskapets bidrag til milepælsutbetalingene og den årlige betalingen for tilgjengelighet vil øke. Betalingen fra bompengeselskapet til OPS-selskapet vil nå skje over 15 år etter trafikkåpning, og ikke 25 år som forutsatt i Prop. 41 S (2017–2018). Dette betyr at lånebehovet for bompengeselskapet vil øke sammenliknet med Prop. 41 S (2017–2018). Samlet betyr dette at bompengeselskapets finansieringskostnader vil bli høyere enn det som er beregnet i Prop. 41 S (2017–2018). Bompengeselskapets renteutgifter er nå beregnet til om lag 1,2 mrd. 2022-kr. Det er om lag 0,7 mrd. 2022-kr høyere enn lagt til grunn i Prop. 41. S (2017–2018). Bompengebidraget til

prosjektet vil følgelig bli redusert tilsvarende og er nå beregnet til totalt om lag 6,4 mrd. 2022-kr. Avviket på om lag 0,7 mrd. 2022-kr vil bli kompensert med et tilsvarende økt statlig bidrag til prosjektet. Basert på revidert vederlagsstruktur vil vederlagene til betaling for tilgjengelighet utgjøre om lag 4,8 mrd. 2022-kr. Dette vil da utgjøre bompengeselskapets bidrag etter trafikkåpning. Den resterende delen av bompengebidraget på om lag 1,6 mrd. 2022-kr vil brukes som et bidrag til milepælsbetalingene. Regjeringen legger til grunn at bompengebidraget til milepælsbetalingen først skal stilles til disposisjon for bompengeselskapet i forbindelse med de siste milepælsbetalingene, slik at nivået på bompengeselskapets renteutgifter vil begrenses så langt det er mulig. Disse endringene i bompengepropellet fører ikke til endringer i rammene for takst, innkrevningstid og garanti som ble gitt i Prop. 41 S (2017–2018).

Kommunal- og moderniseringsdepartementet legger opp til å stadfeste overfor fylkeskommunen at godkjenningen av fylkeskommunens garanti-vedtak opprettholdes med endringene i opplegget i denne proposisjonen. Den godkjente garantirammen vil være tilstrekkelig til å håndtere det maksimale låneopptaket for bompengeselskapet, selv om bompengeselskapets lånebehov nå har økt.

Tabell 6.11 viser oversikt over finansieringen av prosjektet.

Tabell 6.11 Finansiering av Sotra-sambandet

Vederlagsform	Mill. kr		
	Stat	Ekstern	Sum
Milepælsbetaling, inkl. mva.	9 870	1 570	11 440
Betaling for tilgjengelighet		4 800	4 800
Betaling for drift og vedlikehold, inkl. mva.	4 000		4 000
Byggherre (post 30)	2 050		2 050
Usikkerhetsavsetning	810		810
Sum	16 730	6 370	23 100

Det er lagt opp til at anleggsarbeidene kan startes opp våren 2022.

E39 Ålesund–Trondheim

Det settes av midler over kap. 1320, post 29, til årlig kontraktsfestet vederlag til OPS-selskapet for E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag.

Det prioriteres å videreføre utbyggingen av prosjektet E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Heim kommune i Trøndelag. Videre er det satt av statlige midler og bompenger til prosjektet E39 Lønset–Hjelset. Innenfor rammen er det prioritert diverse utbedringstiltak, bl.a. til utbedring av en rekke ferjekaier. I tillegg legges det opp til å gjennomføre enkelte punktvis framkommelighets- og trafiksikkerhetstiltak.

Til planlegging prioriteres midler bl.a. til arbeidet med kommunedelplaner for E39 over Halsafjorden i Møre og Romsdal.

		Mill. kr
	Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E39 Lønset–Hjelset, Møre og Romsdal	1 501	1 341
E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra, Trøndelag	2 610	2 285

E39 Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 55 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av E39 på strekninga Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal og endra kostnadsrammer i tre vegprosjekt* og Innst. 168 S (2020–2021). Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 95.

Dagens E39 mellom Lønset–Hjelset i Molde kommune er om lag 9,5 km. På store deler av strekningen er veien smal og mangler gul midtlinje, og de tilgrensende veistrekningene har langt høyere standard. Mange boliger har direkte og til dels uoversiktlige avkjørsler fra veien. Strekningen mangler tilbud til gående og syklende.

Det er vedtatt å bygge nytt sykehus for Nordmøre og Romsdal på Hjelset, om lag 20 km øst for Molde. Tilfredsstillende trafikkavvikling til og fra sykehuset forutsetter at strekningen på E39 mellom Lønset og Hjelset utbedres.

Prosjektet omfatter bygging av tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på en 9,3 km lang strekning på E39 øst for Molde. Veien bygges i ny trasé. Dagens vei blir lokalvei. Prosjektet omfatter også å etablere en sammenhengende løsning for gående og syklende på strekningen.

Anleggsarbeidene startet sommeren 2021. Prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2023.

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Trøndelag

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 95.

Prosjektet omfatter ombygging av tre delstrekninger på til sammen om lag 26 km. Med denne ombyggingen blir E39 på strekningen i Heim kommune innkortet med 5 km til 43 km. Strekningen bygges som tofelts vei, dels i eksisterende trasé og dels i ny trasé. Prosjektet omfatter bl.a. å legge E39 utenom tettstedet Liabø i Heim kommune.

Anleggsarbeidet startet oktober 2020, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2025.

Rv. 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv. 13/rv. 55 Jøsendal–Voss–Hella–Sogndal

Rv. 9 fra Kristiansand til Haukeli og rv. 13 fra Skare i Ullensvang til Sogndal i Vestland har en lokal og regional funksjon for mange kommuner og lokalsamfunn. Det prioriteres midler til flere utbedrings- og trafikksikkerhetstiltak på både rv. 9 og rv. 13. Videre prioriteres statlige midler til å videreføre strekningsvise utbedringstiltak på rv. 9 i Setesdal i Agder, på delstrekningene Besteland–Helle og Rotemo–Lunden i Valle kommune.

Korridor 5 Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

Korridoren fra Oslo til Bergen og Haugesund er en viktig øst–vestforbindelse som dekker transporten mellom landets to største byer. Veinettet i korridoren har både en nasjonal og regional funksjon. Strekningene inn mot byene har mye trafikk, mens trafikken over høyfjellet er langt lavere. Flere strekninger har mye tungtrafikk. Videre har en stor del av person- og næringstransporten i denne korridoren få alternative transporttilbud. Det er de senere år gjennomført betydelige investeringer i korridoren. Prosjektet rv. 13 Ryfast i Rogaland ble åpnet i 2019/2020 og har gitt reisetidsgevinster for person- og næringstransport. Ny E16 over Filefjell er ferdigstilt, og gjennom Valdres er det nå utstrakt anleggsaktivitet med både skredsikring og utbedring av dagens vei.

Hovedutfordringen i korridoren er lange transporttider, kapasitet inn mot byene, varierende veistandard, skredfare og perioder med stengte høyfjellsoverganger på vinterstid. I 2022 er det lagt opp til å prioritere prosjekter som bidrar til å redusere sårbarheten i korridoren.

E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger

Det prioriteres forberedende arbeider for to prosjekter på E134, Saggrenda–Elgsjø i Viken og Vestfold og Telemark og Røldal–Seljestad i Vestland. Prosjektet forutsetter delvis bompengefinansiering. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

Videre er det planlagt å bruke statlige midler, lokale tilskudd og bompenger til restfinansiering av prosjektet rv. 13 Ryfast i Rogaland. Ryfylketunnelen og Hundvågtunnelen åpnet for trafikk i henholdsvis desember 2019 og april 2020. Det er også lagt til grunn midler til sluttfinansiering av prosjektet E134 Damåsen–Saggrenda i Viken som åpnet for trafikk i 2020.

Innenfor rammen prioriteres det statlige midler og bompenger til prosjektet Espelandssvin-

gene på E134 i Rogaland. Prosjektet er en del av Haugalandspakken, jf. St.prp. nr. 57 (2006–2007) *Om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Haugalandet i Rogaland og Hordaland* og Innst. S. nr. 214 (2006–2007), og omfatter utbedring av eksisterende vei samt tilhørende gang- og sykkelvei. Det er også rom for å utbedre eksisterende vei på en rekke strekninger, bl.a. på rv. 41 rundt Vrødal i Vestfold og Telemark.

Det er punktvis utfordringer med trafikksikkerhet på strekningen, og trafikksikkerhetstiltak er derfor prioritert. Tiltakene omfatter bl.a. utbedringer av terrenget langs veiene og utretting av kurver. Det er videre planlagt tiltak for gående og syklende.

I 2022 videreføres utbedringene av flere tunneler på E134 over Haukelifjell i kommunene Vinje i Vestfold og Telemark og Ullensvang i Vestland.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E134	Damåsen–Saggrenda, Viken	5 719	5 117
E134	Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene, Vestfold og Telemark og Vestland	625	796
Rv. 13	Ryfast, Rogaland	8 885	-

E134 Damåsen–Saggrenda i Viken

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 49 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud* og Innst. 168 S (2014–2015). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 96.

Anleggsarbeidene startet i juni 2015, og prosjektet ble åpnet for trafikk i juli 2020 mot tidligere planlagt i oktober 2019. Det legges opp til å gjennomføre sluttoppgjør i 2022.

E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene i Vestfold og Telemark og Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 96.

Prosjektet omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften.

Prognosen for sluttkostnad er nå 795 mill. kr. Dette innebærer en økning på om lag 170 mill. kr over gjeldende kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at anslaget som tidligere

ble foretatt, i for liten grad tok hensyn til den betydelige generelle usikkerheten som er knyttet til å utbedre gamle tunneler. Det er ikke foretatt endringer i prosjektet som har økt kostnadene.

Samferdselsdepartementet foreslår at kostnadsrammen økes til 877 mill. kr, jf. forslag til romertallsfullmakt.

Anleggsarbeidene startet opp i juni 2020, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i oktober 2022.

Rv. 13 Ryfast i Rogaland

Prosjektet er finansiert med statlige midler, lokale tilskudd og bompenger, jf. Prop. 109 S (2011–2012) *Utbygging og finansiering av rv 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) og fastsetjing av styrings- og kostnadsramme for E39 Eiganestunnelen i Rogaland* og Innst. 363 S (2011–2012), Prop. 44 S (2019–2020) *Forslag til takst- og rabattsystem for prosjektet rv 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) i Rogaland og til forlengelse av bompengerevningen i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1* og Innst.

194 S (2019–2020) og Prop. 54 S (2020–2021) *Auka finansieringsbehov og revidert framdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekne rammer for rv 13 Ryfast i Rogaland* og Innst. 150 S (2020–2021). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane*, side 9 og Innst. 648 S (2020–2021).

Statens vegvesen har varslet kostnadsøkninger i prosjektet slik at prognose for sluttkostnad nå ligger høyere enn kostnadsrammen. Samferdselsdepartementet vurderer kostnadsøkningene nærmere.

Innkrevning av bompenger i prosjektet ble igangsatt i februar 2021. Det vil bli gjennomført en evaluering av økonomien og takstene i prosjektet ett år etter at bompengene ble satt i gang, jf. Prop. 54 S (2020–2021) og Innst. 150 S (2020–2021).

Anleggsarbeidene startet i desember 2012. Ryfylketunnelen mellom Solbakk i Strand kommune og Hundvåg i Stavanger kommune ble åpnet for trafikk i desember 2019, mens Hundvågtunnelen mellom Hundvåg og Stavanger sentrum ble åpnet for trafikk i april 2020. I 2022 pågår det restarbeider, bl.a. utbedring av Hølleslitunnelen i Strand kommune.

Rv. 7 Hønefoss–Bu og rv. 52 Gol–Borlaug

Det er planlagt å gjennomføre utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak. I 2022 er det lagt opp til å fullføre arbeidene med å utbedre Skøyten bru på rv. 52 i Hemsedal kommune. Rv. 52 er den fjellovergangen mellom Østlandet og Vestlandet med høyest andel tungtransport. Hensikten med tiltakene på rv. 52 er å bedre framkommeligheten, trafikksikkerheten og driftsforholdene, særlig på vinterstid.

Rammen til mindre tiltak gir rom for oppstart av nye utbedringsstrekninger. Statens vegvesen har opplyst at utbedringsstrekningen Svenkerud–Ørgenvika på rv. 7 i Viken kan være aktuell, men dette vurderer etaten gjennom året.

E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger

Det prioriteres midler til forberedende arbeider for fellesprosjektet Vossebanen/E16 Stanghelle–

Arna i Vestland. Prosjektet forutsetter delvis bompengefinansiering. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

Det er også prioritert midler til forberedende arbeider for skredsikringsprosjektet E16 Hylland–Sleen i Voss kommune i Vestland.

Videre er det lagt opp til videre planlegging og noe forberedende arbeider for Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgstet–Hønefoss (FRE16). Fellesprosjektet er overført fra Bane NOR SF og Statens vegvesen til Nye Veier AS, jf. Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021* og Innst. 600 S (2020–2021). Det er vedtatt statlig reguleringsplan for Ringeriksbanen mellom Sandvika og Hønefoss, og for E16 Høgstet–Hønefoss. For E16 Skaret–Høgstet foreligger det kommunal reguleringsplan. Nye Veier AS arbeider med å avklare rammebetingelser for fellesprosjektet.

Det er videre planlagt å bruke statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av E16 på strekningen Bjørum–Skaret i kommunene Bærum og Hole i Viken. Denne strekningen gir en raskere og mer forutsigbar forbindelse mellom Oslo og Ringerike, vestlige deler av Innlandet og Vestlandet.

Det prioriteres å videreføre skredsikring av strekningene E16 Kvamskleiva i Valdres i Innlandet og rv. 5 Kjosnesfjorden i Sunnfjord i Vestland.

Det er også rom for restfinansiering av prosjektet E16 Bagn–Bjørge i Sør-Aurdal i Innlandet.

Det settes av midler til enkelte tiltak innenfor byvekstavtaler i Bergen, jf. «Byomtaler – byvekstavtaler» under kap. 1332.

Innenfor rammen prioriteres å videreføre arbeidene på utbedringsstrekningen på E16 i Valdres i Innlandet, på strekningene Fagernes–Øylo og Øye–Turtnes. Det er også funnet rom for enkelte gang- og sykkelveitiltak og trafikksikkerhetstiltak.

I tillegg prioriteres å videreføre arbeidene med utbedring av en rekke tunneler, slik at disse tilfredsstillt krav i tunnelsikkerhetsdirektivet. Det prioriteres bl.a. oppstart av utbedringene av E16 Lærdalstunnelen samt slutføring av arbeidene i Gudvanga- og Flenjatunnelene i Vestland.

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E16	Bjørum–Skaret, Viken	5 281	4 855
E16	Kvamskleiva, Innlandet	760	746
E16	Lærdalstunnelen, Vestland	2 359	2 130
E16	Gudvanga- og Flenjatunnelene, Vestland	816	-
E16	Dalevåg-, Dalseid-, Trollkone-, Hernes- og Hyvingstunnelen, Vestland		-
E16	Arnanipa-, Sætre-, Bjørkhaugtunnelen, Vestland		-
Rv. 5	Kjøsnesfjorden, Vestland	1 414	1 159

E16 Bjørum–Skaret i Viken

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 46 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud* og Innst. 215 S (2016–2017). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 98.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 8,4 km ny firefelts vei. Det bygges bl.a. en tunnel på om lag 3,4 km under Sollihøgda i kommunene Bærum og Hole samt en tunnel på om lag 0,8 km under Bukkesteinshøgda i Bærum kommune.

Anleggsarbeidene startet i april 2021. Prosjektet er planlagt åpnet for trafikk sommeren 2025.

E16 Kvamskleiva i Innlandet

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 98.

Kvamskleiva, strekningen mellom Kvam–Hugavika på E16 i Vang kommune, er om lag 5,4 km og er svært skredutsatt. Prosjektet omfatter bygging av en om lag 1,8 km lang tunnel samt utbedring og rassikring av eksisterende vei i tilknytning til den nye tunnelen.

Anleggsarbeidene startet opp høsten 2020, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2023.

E16 Lærdalstunnelen i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane* og Innst. 648 S (2020–2021).

Prosjektet omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften og elektroforskriftene. Bl.a. skal det bygges flere nye tekniske bygg med tilhørende bergrom. Ventilasjonen oppgraderes ved at eksisterende ventilasjonsanlegg

blir supplert med to nye sjaktventilatorer i en ny omløpstunnel. I tillegg omfatter prosjektet utskifting av lysanlegget, etablering av nødstasjoner, installering av ledelys samt nytt overvåkingssystem.

Det er lagt opp til anleggsstart i 2022, og hele utbedringen av tunnelen er ventet å bli ferdig i 2027.

E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 98.

Prosjektet omfatter en rekke tiltak i Gudvanga- og Flenjatunnelene i Aurland kommune for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften.

Statens vegvesen har varslet om mulige kostnadsøkninger i prosjektet. Samferdselsdepartementet vurderer kostnadsøkningen nærmere.

Arbeidene startet i august 2016 og er planlagt å være ferdig i oktober 2021.

E16 Dalevåg-, Dalseid-, Trollkone-, Hernes- og Hyvingstunnelene i Vestland

Prosjektet ligger på E16 i kommunene Vaksdal og Voss.

Prosjektet omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften og elektroforskriftene. Prosjektet har til nå vært omfattet av fullmakten til å inngå forpliktelser for prosjekter under 500 mill. kr. Statens vegvesen har imidlertid varslet en vesentlig kostnadsøkning. Samferdselsdepartementet vurderer kostnadsøkningen nærmere.

Det er lagt opp til anleggsstart i løpet av våren 2022, og prosjektet er ventet å bli ferdig i 2025.

E16 Arnanipa-, Sætre-, Bjørkhaugtunnelene i Vestland

Prosjektet er et tunneloppgraderingsprosjekt på E16. Tunnelene ligger i Bergen kommune.

Prosjektet omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften og elektroforskriftene.

Til nå har prosjektet vært omfattet av fullmakten til å inngå forpliktelser for prosjekter under 500 mill. kr. Statens vegvesen har imidlertid varslet en vesentlig kostnadsøkning. Samferdselsdepartementet vurderer kostnadsøkningen nærmere.

Arbeidene startet i februar 2019 og er planlagt å være ferdig i juni 2022.

Rv. 5 Kjosnesfjorden i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2019–2020), side 114.

Det omfatter bygging av en om lag 6,5 km lang tunnel i tilknytning til den eksisterende Støylsnes-tunnelen fram til Kjosnes i Sunnfjord kommune. På Kjosnes blir det bygd om lag 350 meter vei i dagen fra tunnelåpningen og fram til eksisterende rv. 5. Eksisterende rv. 5 på strekningen vil bli brukt som gang- og sykkelvei i sommerhalvåret, men blir stengt i vinterhalvåret.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2019, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2022.

Korridor 6 Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

Korridoren er hovedforbindelsen mellom Oslo og Trondheim og videre for transport mot Nord-Norge og Nord-Vestlandet. Den har en viktig nasjonal funksjon, med koblinger til store nasjonale terminaler som Oslo og Trondheim havner, Alnabruterminalen og Oslo lufthavn. I korridoren er det to alternative ruter mellom Oslo og Trondheim; E6 via Gudbrandsdalen og rv. 3 gjennom Østerdalen. Det er mye pendling i korridoren, spesielt inn mot Oslo-området. Veitransport er den dominerende transportformen for gods i kor-

ridoren, og målt i antall tonn går 74 pst. av gods-transporten mellom Oslo og Trondheim på vei. Rv. 15 Otta–Måløy, E136 Dombås–Ålesund og rv. 70 Oppdal–Kristiansund er viktige for transport av bl.a. fisk, fiskeprodukter og møbler.

Hovedutfordringene i korridoren er kapasitet og hastighet på vei inn mot og gjennom byområder og tettsteder. Framkommeligheten i større byområder er vanskelig. Det er et mål for flere av byene i korridoren å redusere personbiltrafikken samtidig som at det er et mål om å legge til rette for myke trafikanter og sørge for et godt kollektivtilbud. Enkelte høyfjellsstrekninger har dårlig framkommelighet på vinterstid. Flere steder er utsatt for flom og skred, og det er lange omkjøringsveier.

Det er i de senere årene investert betydelige beløp i korridoren, som f.eks. utbygging av flere delstrekninger i Gudbrandsdalen samt rv. 3 på strekningen Løten–Elverum.

E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger

Det er planlagt å gjennomføre diverse restarbeider på prosjektet E6 Vindåsliene–Korporalsbrua i Midtre Gauldal i Trøndelag.

Det er også planlagt å bruke statlige midler og bompenger til å videreføre prosjektet rv. 4 Roa–Gran grense, inkludert Jaren og Lygna, i Innlandet og Viken. Videre prioriteres sluttfinansiering av prosjektet rv. 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør.

Det settes av statlige midler i gjeldende byvekstavtaler til flere tiltak i Oslo- og Trondheimsområdet. Midlene brukes på tiltak for bedret kollektivtransport og for å legge til rette for gående og syklende.

Innenfor rammen er det prioritert punktvis utbedringstiltak for bedre framkommelighet og økt forutsigbarhet blant annet over Dovrefjell.

For å øke trafikksikkerheten prioriteres bl.a. tiltak for å redusere møteulykker samt for å redusere sannsynlighet og konsekvens ved utforkjøring. Det er også satt av midler til diverse mindre tunnelsikkerhetstiltak.

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Moelv–Øyer, Innlandet	-	14 236
E6	Ulsberg–Melhus Sør, Trøndelag	-	18 630
E6	Vindåsliene–Korporalsbrua, Trøndelag	2 092	1 828
Rv. 706	Nydalsbrua med tilknytninger, Trøndelag	1 460	1 459
Rv. 4	Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken, Innlandet og Viken	2 262	2 055

E6 Moelv–Øyer i Innlandet

Nye Veier AS bygger ny E6 fra Moelv til Øyer i Innlandet. Prosjektet omfatter 43 km firefelts vei med planlagt fartsgrense på 110 km/t. Streknin- gen er delt i tre entrepriser, henholdsvis Moelv–Roterud, Roterud–Storhove og Storhove–Øyer. Hensikten med prosjektet er økt trafiksikkerhet, bedre framkommelighet og stimulere til vekst og utvikling i Innlandet og tilgrensende regioner.

Det er lagt opp til anleggsstart for delstreknin- gen Roterud–Storhove i 2021/2022, og prosjektet er ventet å bli ferdig i 2025. For Moelv–Roterud vil det foregå reguleringsarbeid i 2022, og Storhove–Øyer forberedes for ny konkurranse i markedet.

E6 Ulsberg–Melhus Sør i Trøndelag

Strekningen E6 Ulsberg–Melhus Sør bygges av Nye Veier AS. Det skal bygges om lag 64 km vei, som hovedsakelig blir firefelts vei med farts- grense på 110 km/t. Strekningen er delt opp i fire delprosjekter. Anleggsarbeidene på delprosjektet E6 Kvål–Melhus er i gang og er planlagt ferdig medio 2022. På delprosjektet E6 Ulsberg–Vind- åsliene i Rennebu og Midtre Gauldal kommuner, som er på 25 km, er det lagt opp til anleggsstart i 2021 med antatt åpning i 2025. På de to øvrige del- prosjektene pågår kostnads- og nytteoptimalise- ringsarbeid og arbeid med regulering.

E6 Vindåsliene–Korporalsbrua i Trøndelag

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 124 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av prosjektet E6 Vindåsliene–Korporalsbrua i Sør- Trøndelag* og Innst. 410 S (2016–2017). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 99–100.

Prosjektet omfattet bygging av 6,4 km tofelt- svei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt i ny trasé på vestsiden av elva Sokna i Midtre Gauldal

kommune. Veien ble lagt utenom Soknedal sen- trum med tilkobling til tettstedet gjennom et plan- skilt kryss.

Anleggsarbeidene startet i september 2017, og prosjektet ble åpnet for trafikk sommeren 2020. I 2022 benyttes midler til restarbeider.

Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger i Trøndelag

Prosjektet inngår i Miljøpakke Trondheim trinn 3, jf. Prop. 36 S (2017–2018) *Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevjingsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet* og Innst. 157 S (2017–2018). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 100–101.

Prosjektet omfatter bygging av ny firefelts bru over Nidelva med tilknytninger til veinettet på begge sider av elva og inngår i utbyggingen av ringveisystemet rundt Trondheim.

Prosjektet finansieres med statlige midler og bompenger. Deler av de statlige midlene forskut- teres med bompenger fra Miljøpakke Trondheim, jf. Prop. 110 S (2018–2019) *Nokre saker om veg, jernbane og post* og Innst. 416 S (2018–2019).

Anleggsarbeidene startet høsten 2020, og pro- sjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2024.

Rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/ Almenningsdelet–Lygnebakken i Innlandet og Viken

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 23 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av rv. 4 på strekningen Roa–Gran grense inkl. Jaren– Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Inn- landet* og Innst. 132 S (2020–2021).

Strekningen er en del av rv. 4 mellom Oslo og Mjøsbrua. Veien fungerer både som lokalvei og som hovedveiforbindelse mellom regionen og Oslofjordområdet og videre til eksportmarkedene i Europa. Den fungerer også som hovedadkomst til Oslo lufthavn, Gardermoen, fra store deler av

regionen. Rv. 4 er en viktig alternativ rute til E6 mellom Oslo og Mjøsbrua. Utbyggingen skal bedre forholdene for eksisterende eksportrettet industri i Raufoss og Gjøvik og styrke planlagt næringsutvikling.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 4,1 km firefeltsvei med midtrekkverk. Veien bygges i ny trasé med veibredde 20 m og fartsgrense på 100 km/t. Det skal bygges bru for kryssing av eksisterende rv. 4 over elva Vigma i Gran kommune. Videre skal det bygges et planskilt kryss med E16 ved Roa. Sammen med utbyggingen på strekningen Lunner grense–Jaren vil det bli om lag 13,5 km sammenhengende firefelts vei fra Roa til Jaren.

Det legges opp til anleggsstart i 2021, og hele prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2023.

Rv. 3 Kolomoen–Ulsberg med tilknytninger

Det settes av midler over kap. 1320, post 29, til årlig kontraktsfestet vederlag til OPS-selskapet for

OPS-prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet.

På rv. 3 videreføres utbedring av delstrekningene Rendalen–Alvdal, Evenstad–Imsroa og Tunna bru–Lonåsen i Rendalen, Alvdal, Stor-Elvdal og Tynset kommuner, og utbedring av Ya bru i Tynset kommune. Det er også prioritert enkelte trafikksikkerhets- og miljøtiltak.

Rv. 15 Otta–Måløy

Det prioriteres utbedringstiltak for å bidra til økt framkommelighet på ruten samt enkelte punktvisse trafikksikkerhetstiltak. Videre er det funnet rom for noen mindre servicetiltak langs rv. 15.

E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger

Det settes av statlige midler og bompenger til prosjektet E136 Breivika–Lerstad i Ålesund. Det er også prioritert enkelte mindre utbedringstiltak og kollektivtransporttiltak.

	Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E136 Breivika–Lerstad, Møre og Romsdal	2 447	2 140

E136 Breivika–Lerstad i Møre og Romsdal

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 201 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal* og Innst. 654 S (2020–2021). Forslag til kostnadsramme går fram av Prop. 2 S (2021–2022) *Endringer i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet (driftskreditt til Nye Veier AS og kostnadsrammer) og revisjon av bompengepakke (fylkesveg)*.

Målet med bypakken i Ålesund er at flere skal sykle, gå og reise kollektivt, og at andelen bilreisere skal reduseres. Framkommelighet for privatbil og næringslivet skal ivaretas, kollektivtilbudet skal forbedres vesentlig, og gang- og sykkelnettet skal utbedres. E136 Breivika–Lerstad er det største prosjektet i Bypakke Ålesund.

Prosjektet omfatter bygging av en 3 km ny firefelts vei i tunnel fra Breivika til Lerstad. I tillegg skal det bygges et nytt toplanskryss. Prosjektet skal redusere miljøbelastningen og barrierevirkningen for bydelen Lerstad der eksisterende fylkesvei går, og for bydelen Åse som får redusert

trafikkbelastning når E136 ikke går gjennom bydelen lenger. Prosjektet skal fremme miljøvennlig transport ved å frigjøre kapasitet i veinettet for buss og ved å legge til rette for gående og syklende. Videre skal det gi bedre framkommelighet og redusere reisetid og ulykkeskostnader ved at det planlegges en vei med en standard som er tilpasset framtidig kjørehastighet og transportvekst.

Det legges opp til at anleggsarbeidene starter opp høsten 2022 og at prosjektet åpnes for trafikk i 2026.

Rv. 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger

Rammen til mindre tiltak gir rom for oppstart av nye utbedringsstrekninger. Statens vegvesen har opplyst at utbedringsstrekningen Oppdal–Sunnalsøra på rv. 70 i Trøndelag og Møre og Romsdal kan være aktuell, men dette vurderer etaten gjennom året. I tillegg prioriteres enkelte trafikksikkerhetstiltak.

Korridor 7 Trondheim–Bodø med armer til svenskegrensen**E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger**

Korridoren strekker seg fra Trondheim til Bodø og er sentral for transport mellom Nord- og Sør-Norge.

Områdene Trondheim–Steinkjer og Bodø–Salten er de største bo- og arbeidsmarkedsregionene i korridoren. Over 90 pst. av reisene i korridoren går til og fra områdene rundt Trondheim og Bodø og inn mot disse byene. Bil står for det meste av denne transporten.

Hovedutfordringene i korridoren er høye transportkostnader for gods, lange reisetider og kapasiteten inn mot byområdene. Inn mot og gjennom de store byområdene Trondheim og Bodø er trafikkmengden på veinettet stor, med tidvis mye kø. På E6 er det også utfordringer med tunnelsikkerhet mellom Trondheim og Stjørdal. Mellom byområdene er det lange avstander, med til dels lav veistandard og lange transporttider. Deler av strekningen mellom Steinkjer og Fauske er smal og svingete, mangler gul midtlinje og er sårbar for stenging. På veinettet i korridoren med lite trafikk

er det en stor andel tungtrafikk. Flere lengre strekninger er utsatt for skred, flom og vinterstenging. Kvaliteten på veinettet er dårlig med smal og svingete vei, noe som er spesielt vanskelig for tungtransporten.

Lengre strekninger på E6 Helgeland er blitt utbedret. Videre er det gjennomført flere tiltak på rv. 80 ved Bodø.

I 2022 prioriteres tiltak og løsninger som legger til rette for økt pålitelighet og redusert reisetid for person- og godstransport i korridoren.

Det er prioritert forberedende arbeider for prosjektet E6 Megården–Mørsvikbotn i Nordland. Det er planlagt å videreføre arbeidene på andre etappe av E6 Helgeland sør, på delstrekningen Kapskarmo–Brattås–Lien i Grane kommune. Videre er det funnet rom for utbedringstiltak på E6 Fjerdingselva–Grøndalselva i kommunene Grong og Namsskogan i Trøndelag med ny trasé der det er nødvendig. Rammen til mindre tiltak gir rom for oppstart av nye utbedringsstrekninger. Statens vegvesen har opplyst at utbedringsstrekningen Sandvika–Sagelva på rv. 80 i Nordland kan være aktuell, men dette vurderer etaten gjennom året. Det er også funnet rom for trafikksikkerhetstiltak.

	Mill. kr	
	Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E6 Ranheim–Åsen, Trøndelag	-	14 623
E6 Helgeland sør, Nordland	5 937	5 768

E6 Ranheim–Åsen i Trøndelag

Strekningen E6 Ranheim–Åsen bygges ut av Nye Veier AS. Prosjektet bygges for 110 km/t fartsgrense på mesteparten av strekningen. Strekningen består av to delprosjekter. Delprosjektet E6 Ranheim–Værnes er utvidelse av om lag 23 km til firefeltsvei mellom Trondheim og Stjørdal. Byggingen startet i september 2020, og prosjektet er planlagt bygd ferdig fram til Værnes i 2025.

Delprosjektet E6 Kvithammar–Åsen på om lag 19 km blir en utbedring av veiforbindelsen mellom Trondheim og Steinkjer. Dagens veistandard er svært dårlig. Det er planlagt byggestart i 2021, og den er planlagt ferdig i 2026.

E6 Helgeland sør i Nordland

Prosjektet utgjør andre etappe av den planlagte utbyggingen av E6 på Helgeland og er delvis bom-

pengefinansiert, jf. Prop. 148 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av E6 på strekninga Nord-Trøndelag grense–Korgen, inkl. Brattåsen–Lien i Vefsn og Grane kommunar (E6 Helgeland sør) i Nordland* og Innst. 32 S (2015–2016). Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 102–103.

Prosjektet består av to delprosjekter, en veiutviklingskontrakt og Kapskarmo–Brattåsen–Lien i Grane kommune. Anleggsarbeidene innenfor veiutviklingskontrakten startet i mai 2017. 47,7 km av strekningen ble åpnet for trafikk i desember 2020, som var ett år tidligere enn planlagt. I veiutviklingskontrakten inngår også drift av de aktuelle delstrekningene etter at utbedringsarbeidene er ferdige.

For utbygging av strekningen Kapskarmo–Brattåsen–Lien blir det brukt tradisjonelle konkurranseformer, der drift og vedlikehold ikke inngår. E6 er planlagt i ny trasé vest for tettstedene Trofors og Grane over en strekning på om lag 22

km med bl.a. en tunnel og to bruer for kryssing av Vefsna og Svenningdalselva. I tillegg inngår ombygging av lokalt veinett.

Anleggsarbeidene på delstrekningen Kapskarmo–Brattåsen–Svenningelva startet i august 2018, og strekningen ble åpnet for trafikk høsten 2019. Gjenstående delstrekning Svenningelva–Lien har en planlagt byggetid på om lag fire år. Det er lagt opp til at anleggsarbeidene starter i 2021.

Korridor 8 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland

Korridoren binder sammen de nordligste delene av landet. På grunn av lange avstander er sjø- og lufttransport viktig. E6 er eneste landbaserte forbindelse mellom Bodø og Kirkenes i Norge. Rv. 80 Fauske–Bodø, E8 Riksgrensen (Finland)/Skibotn–Tromsø, E75 Riksgrensen (Finland)/Samelandsbrua–Vardø og rv. 94 Skaidi–Hammerfest gir forbindelse til byene og er viktige for lokal og regional transport i korridoren.

Deler av veinettet er i dårlig stand, med smal vei og dårlig bæreevne samt lav tunnelstandard på flere strekninger. Vintersesongen er lang, og på høyfjellsovergangene er det vanskelig å opprettholde god regularitet. Flere strekninger mangler gode omkjøringsmuligheter. Korridoren har flere flaskehalsar for tungtransport på E6, E10 Riksgrensen (Sverige)/Bjørnfjell–Å i Lofoten, E8 Riksgrensen (Finland)/Skibotn–Tromsø og E45 Riksgrensen (Finland)/Geadjejavri–Alta. Kombinasjonen av smal vei, krappe svinger og stigninger gir problemer for tungtransporten. For person- og godstransport er veitransport dominerende på de korte strekningene. Inn mot og i byområdene Tromsø, Narvik, Hammerfest, Alta og Kirkenes er det ventet at trafikken i de neste årene vil øke.

Det prioriteres tiltak og løsninger som legger til rette for økt pålitelighet og redusert reisetid for person- og godstransport i korridoren.

E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger

Veistrekningene mellom Narvik og Nordkjosbotn er de viktigste rutene for transport av fersk fisk. Hålogalandsbrua åpnet i 2018, og med denne ble reisetiden til og fra Narvik mot Vesterålen/Lofoten og Tromsø betydelig redusert.

Ruten har flere skredutsatte strekninger som f.eks. langs E10 i Lofoten og E6 nord for Tysfjorden.

Vekst i reiselivsnæringen gir tidvis problemer med framkommeligheten på de mest besøkte reise-målene og -rutene, spesielt i Lofoten og Vesterålen.

Det er planlagt å gjøre forberedende arbeider for OPS-prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Troms og Finnmark. E10 er en viktig næringstransportåre, bl.a. for fisketransport. Strekningen har dårlig kurvatur, bratte stigninger og smal vei. Deler av strekningen har redusert fartsgrense på grunn av bebyggelse tett langs veien.

Det settes av midler til anleggsstart for prosjektet E8 Sørbotn–Laukslett i Tromsø kommune i Troms og Finnmark. Prosjektet skal gi økt framkommelighet, kortere og sikrere innfartsvei til Tromsø.

Innenfor rammen prioriteres utbedringstiltak, bl.a. utbedring av ferjekaier på sambandene Bognes–Skarberget på E6 og Drag–Kjøpsvik på rv. 827 i kommunene Hamarøy og Narvik i Nordland. Videre er det rom for punktvis utbedringstiltak, bl.a. til bruer.

For å øke trafikksikkerheten prioriteres bl.a. tiltak for gående og syklende og andre trafikksikkerhetstiltak. Innenfor rammen prioriteres også mindre miljøtiltak. Oppstart av utbedringen av tunnelen under Nappstraumen på E10 i Lofoten er også prioritert.

Det er lagt opp til å bruke bompenger til etablering av bomstasjoner i Tromsø.

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E6/rv. 827	Bognes–Skarberget og Drag–Kjøpsvik, Nordland	712	598
E8	Sørbotn–Laukslett, Troms og Finnmark	2 390	2 040

E6/rv. 827 Bognes–Skarberget og Drag–Kjøpsvik i Nordland

Prosjektet er sist omtalt Prop. 1 S (2020–2021), side 104.

Prosjektet legger til rette for elektrifisering av ferjesambandene E6 Bognes–Skarberget og rv. 827 Drag–Kjøpsvik over Tysfjorden. Ferjeleiene ligger i kommunene Narvik og Hamarøy. Arbeidene omfatter økt kapasitet i kraftforsyningen til ferjeleiene samt ombygging av ferjeleiene ved Bognes, Skarberget og Drag for å ta imot større ferjer, utvide antall oppstillingsplasser og legge til rette for universell utforming. Prosjektet omfatter også bygging av ny ferjekai ved Kjøpsvik, da dagens ferjekai er i dårlig stand.

Anleggsarbeidene startet opp i august 2021, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i desember 2022.

E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark

Prosjektet er delvis bompengefinansiert og med OPS som kontraktsform, jf. Prop. 101 S (2020–2021) *Gjennomføring av E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering* og Innst. 380 S (2020–2021). Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 104.

Prosjektet omfatter bygging av til sammen 82 km vei. I tillegg til strekningen Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt på E10 omfatter prosjektet en kort strekning av rv. 83 fra E10 i retning Harstad og utbedring av dagens E10 mellom Fiskfjord og Kåringen. E10 fra Tjeldsund bru til Gullesfjordbotn, som er en del av forbindelsen mellom Lofoten/Vesterålen og E6, blir kortet inn med om lag 30 km. Anskaffelsesprosessen for OPS-kontrakten startet opp sommeren 2021. Det er lagt opp til at kontrakten blir inngått sommeren 2023, og at anleggsarbeidene går over 6,5 år. Det er planlagt å bruke midler til forberedende arbeider, byggherreorganisasjonen og grunnverv over post 30.

E8 Sørbotn–Laukslett i Troms og Finnmark

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 103.

Dagens E8 mellom Sørbotn og Laukslett er hovedinnsfartsveien til Tromsø. Veien er smal og ligger i et tettbefolket område hvor flere av boligene har uoversiktlige avkjørsler til veien. Store deler mangler tilbud for fotgjengere og syklistene og har redusert hastighet siden det er en ulykkesutsatt strekning.

Prosjektet omfatter bygging av ny 9,7 km tofeltsvei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt som reduserer kjørelengden med 2,5 km. Veien bygges i ny trasé på vestsiden av Ramfjorden som krysses med en 870 meter lang bru.

Prosjektet bidrar til bedre trafiksikkerhet og bomiljø på østsiden av Ramfjorden når trafikkmengden reduseres.

Den eksterne kvalitetssikringen av prosjektet er gjennomført. Samferdselsdepartementet legger etter dette til grunn en styringsramme for prosjektet på 2 040 mill. kr og kostnadsramme på 2 390 mill. kr, jf. forslag til romertallsfullmakt.

Prosjektet er fullfinansiert med statlige midler bl.a. som følge av bompengeavtalen fra 2019.

Anleggsarbeidene er planlagt startet opp i 2022, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2025.

E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger

E6 vest for Alta er utbedret, og det er gjort tiltak på rv. 94 Skaidi–Arisberget og E105 Kirkenes–Storskog.

I 2022 gjennomføres restarbeider og sluttoppgjør for skredsikring av strekningen E6 Indre Nordnes–Skardalen og E69 Skarvberggtunnelen i Troms og Finnmark.

Rammen til mindre tiltak gir rom for oppstart av nye utbedringsstrekninger. Statens vegvesen har opplyst at utbedringsstrekningen Akkarfjord–Jansvatnet på rv. 94 i Troms og Finnmark kan være aktuell, men dette vurderer etaten gjennom året. I tillegg prioriteres tunneloppgraderinger og fornying av bruer på E6.

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Indre Nordnes–Skardalen, Troms og Finnmark	1 475	1 366
E6	Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelene, Nordland og Troms og Finnmark	911	901
E6	Kvænangsfjellet, Troms og Finnmark	-	1 786
E69	Skarvberg tunnelen, Troms og Finnmark	1 506	1 457

E6 Indre Nordnes–Skardalen i Troms og Finnmark

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 105.

Prosjektet omfatter bygging av en om lag 5,8 km lang tunnel gjennom Nordnesfjellet, fra vestsiden av fjellet fram til Manddalen på østsiden.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2014, og prosjektet ble åpnet for trafikk i november 2018. I 2022 blir det gjennomført restarbeider og oppgjør etter rettstvist.

E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjell tunnelene i Nordland og Troms og Finnmark

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane* og Innst. 648 S (2020–2021).

Prosjektet omfatter flere tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften for seks tunneler. Den siste tunnelen ble åpnet for trafikk i februar 2021.

E6 Kvænangsfjellet i Troms og Finnmark

Strekningen E6 Kvænangsfjellet er på om lag 24 km. Strekningen har vanskelig kurvatur for tynne kjøretøyer, og er ofte stengt eller kun åpen for kolonnekjøring vinterstid pga. vanskelige værforhold. Nye Veier AS bygger ut strekningen. Det var byggestart i 2021, og prosjektet planlegges ferdigstilt høsten 2024.

E69 Skarvberg tunnelen i Troms og Finnmark

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 105.

Prosjektet omfatter bygging av ny vei på en 6,8 km lang strekning i Porsanger kommune, hvorav om lag 3,5 km i tunnel. En stor del av dagstrekningen følger dagens trasé. Prosjektet omfatter skredsikringstiltak på dagstrekningen med bl.a. skredvoller. Det vil korte inn E69 med om lag 1,4 km.

Anleggsarbeidene startet i april 2019, og prosjektet er nå planlagt åpnet for trafikk høsten 2022, mot tidligere ventet høsten 2021.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022	Endring i pst.
1330	Særskilte transporttiltak	4 399 823	1 436 285	1 318 500	-8,2
1332	Transport i byområder mv.		5 452 100	5 240 100	-3,9
	Sum kategori 21.40	4 399 823	6 888 385	6 558 600	-4,8

Inntekter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022	Endring i pst.
4330	Særskilte transporttiltak	14 600	14 985	19 400	29,5
4331	Infrastrukturfond	2 053 000	2 053 000	2 053 000	0,0
	Sum kategori 21.40	2 067 600	2 067 985	2 072 400	0,2

Programkategorien omfatter ordninger knyttet til kollektivtransport og infrastrukturfondet. Det foreslås bevilget 6,6 mrd. kr som er en reduksjon på 4,8 pst. fra saldert budsjett 2021. Reduksjonen gjelder i hovedsak bevilgningen til store kollektivprosjekter, og at tilskuddet til kommersielle buss- og båttruter som ble gitt til smitteverntiltak avvikles i 2022.

Inntektene på om lag 2,1 mrd. kr gjelder i hovedsak avkastningen fra innskuddene i infrastrukturfondet i 2013–2016.

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak omfatter bevilgninger til utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes, reiseplanlegger og elektronisk billettering samt kjøp av tje-

nester fra Entur AS. Det foreslås bevilget 308,4 mill. kr til utvidet TT-ordning, 888,9 mill. kr til kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes, 81,8 mill. kr til nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering samt 19,4 mill. kr til kjøp av tjenester fra Entur AS. Til en ny tilskuddsordning om tettere samarbeid om data foreslås 20 mill. kr.

Kap. 1332 Transport i byområder omfatter bevilgninger til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, konkurransen Smartere transport samt tilskudd til byområder. Det foreslås 2,2 mrd. kr til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, 15,6 mill. kr til konkurransen Smartere transport og 3 mrd. kr til tilskudd i byområder.

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	255 173	300 600	308 400
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	1 032 012		
65	Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>	16 100		
66	Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder, <i>kan overføres</i>	2 152 560		
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	846 407	941 700	888 900
71	Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak	24 251	100 000	
76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	58 720	79 000	81 800
77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	14 600	14 985	19 400
78	Tettere samarbeid om data			20 000
	Sum kap. 1330	4 399 823	1 436 285	1 318 500

For endringer i bevilgninger etter saldert 2021 vises det til kapittel 5.3 i del I.

Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov

Det foreslås bevilget 308,4 mill. kr. Med bevilgningsforslaget videreføres ordningen for de fylkeskommunene/områdene som nå er omfattet. Områdene som ikke er dekket av den utvidede TT-ordningen, er tidligere Vest-Agder, tidligere Akershus, Oslo og Rogaland.

Fylkeskommunene har ansvaret for TT-ordningen (tilrettelagt transport for funksjonshemmede) som en del av ansvaret for den lokale kollektivtransporten. Denne ordningen er ment brukt til fritidsreiser. I likhet med det ordinære kollektivtilbudet er det store variasjoner i TT-tilbudet fra fylke til fylke.

Den utvidede TT-ordningen for brukere med særskilte behov er en statlig toppfinansieringsordning som tilbyr 200 enkeltreiser i året til brukere med særlige behov, definert som rullestolbrukere og blinde/svaksynte. Av totalt om lag 105 000 TT-brukere, var det ved utgangen av 2020 rundt

12 600 brukere som var omfattet av den utvidede TT-ordningen. Brukerne er i stor grad fornøyd med ordningen, og den har bidratt til at de er mer aktive. Det blir imidlertid i økende grad påpekt at forskjellen i tildeling av midler mellom de ulike brukergruppene i TT-ordningen er svært stor. Eksempelvis opplyser Vestland fylkeskommune at en ordinær bruker får en årlig kvote på 5 500 kr, mens en bruker i den utvidede ordningen får 45 850 kr.

Fylkeskommunene fikk i 2020 tildelt 305 mill. kr, men har rapportert om at 170 mill. kr ikke ble brukt. De opplyser at brukerne, som følge av reisestriksjoner på grunn av koronapandemien og en generell oppfordring om å ikke reise, har reist betydelig mindre enn normalt. Mange av brukerne er dessuten i risikogrupper og har holdt sin reiseaktivitet på et minimum. Mindreforbruket i ordningen i 2020 ble derfor betydelig større enn i et normalår.

Av bevilgningen for 2021 på 300,6 mill. kr var 30 mill. kr tiltenkt en utvidelse av ordningen. Departementet har tildelt 26,1 mill. kr til Viken fylkeskommune for å innlemme kommunene Drammen og Ringerike i ordningen. Samferdsels-

departementet har videre tildelt 329,6 mill. kr til de fylkeskommunene/områdene som ved utgangen av 2020 var med i ordningen. Merutgiften på posten dekkes av mindreforbruket i 2020.

I Meld. St. 6 (2018–2019) *Oppgaver til nye regioner*, står det bl.a.: «Den statlige tilskuddsordningen innlemmes i rammen til fylkeskommunen, men ikke før ordningen er blitt finansiert som en nasjonal ordning».

Ved Stortingets behandling av meldingen uttalte transport- og kommunikasjonskomiteen bl.a. følgende i Innst. 119 S (2018–2019):

«Komiteen merker seg at regjeringen mener at ansvar for utvidet TT-ordning [...] kan overføres til fylkeskommunene [...]. Komiteen støtter dette, men understreker at den nasjonale TT-ordningen ikke skal overføres før ordningen er fullt ut finansiert som en nasjonal ordning.»

På denne bakgrunn har regjeringen lagt til grunn at den utvidede TT-ordningen skal utvides slik at den dekker hele landet, og at den skal overføres til fylkeskommunene gjennom rammetilskuddet.

I Innst. 13 S (2020–2021) hadde imidlertid transport- og kommunikasjonskomiteen følgende flertallsmerknad:

«Flertallet legger til grunn at den utvidede TT-ordningen skal overføres til fylkene, og at dette skjer når ordningen er fullfinansiert. Flertallet legger til grunn at ordningen gjelder den gruppen som ordningen fra start av har omfattet – blinde/svaksynte og rullestolbrukere. Flertallet vil i den forbindelse be regjeringen om at det utarbeides nærmere retningslinjer for disse gruppene, og vil be regjeringen vurdere om dette skal nedfelles som en rettighet for berørte personer. Det vil i så fall også være naturlig å vurdere om ordningen bør underlegges Nav, som forvalter andre ordninger som omfatter mennesker med særskilte behov.»

Med den utvidede TT-ordningen tildeles store ressurser til forholdsvis få brukere fordi de tilhører de brukergruppene som er omfattet av ordningen, ikke fordi de har et dokumentert behov for mer transport enn andre, eller fordi de har lavere funksjonsgrad enn andre. Fylkeskommunene formidler brukernes uttrykk for forvirring over de to TT-ordningene, og mange spør hvorfor TT-brukerne blir ulikt behandlet. Blant dem som har stilt spørsmål om hvorfor de ikke omfattes av den utvidede TT-ordningen, er representanter for eldre, epilep-

tikere, personer med ryggplager eller Parkinsons, og utviklingshemmede.

En overføring av den utvidede TT-ordningen til fylkeskommunene vil gi fylkeskommunene tilbake det helhetlige ansvaret for TT-ordningen, men med økt finansiering sammenliknet med tidligere. Samferdselsdepartementet legger til grunn at en overføring skal medføre at midlene treffer det samlede behovet blant TT-brukerne langt bedre enn hva den utvidede TT-ordningen gjør i dag, fordi fylkeskommunene ser dette behovet best. Departementet legger videre til grunn at formålet og fordelene ved å slå sammen de to TT-ordningene til én, ikke oppnås dersom staten skal styre fylkeskommunenes bruk av midlene i én av de to ordningene. Det er likevel viktig at ordningen har noen overordnede føringer, slik at brukerne får samme tjenestetilbud uavhengig av bosted. Samferdselsdepartementet legger derfor til grunn at den utvidede TT-ordningen skal overføres til fylkeskommunene, og vil gå i dialog med fylkeskommunene om innretning av ordningen før overføringen for å sikre like brukerrettigheter til ordningen uavhengig av hvor man bor i landet. Departementet vil komme tilbake til dette på egnet måte.

Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes

Det foreslås bevilget 888,9 mill. kr som fordeles med 615,9 mill. kr til Hurtigruten Cruise AS og 273 mill. kr til Havila Kystruten AS i henhold til inngåtte avtaler.

Formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester er å sikre et daglig tilbud hele året mellom Bergen og Kirkenes for distansereisende samt tilby godstransport nord for Tromsø. Distansereisende er passasjerer som kun kjøper billett på selvalgt strekning, med eventuelle tillegg for lugar og ordinære måltider ombord.

Etter gjennomført konkurranse ble det i 2018 inngått tre delavtaler for kystruten Bergen–Kirkenes i perioden 2021–2030. Det ble inngått to delavtaler med Hurtigruten Cruise AS for henholdsvis fire og tre skip samt en delavtale med Havila Kystruten AS for fire skip.

Koronapandemien og reiserestriksjoner medførte at Hurtigruten Cruise AS i stor grad mistet inntektsgrunnlaget for seilingene på kystruten i 2020. Departementet godkjente derfor at Hurtigruten reduserte kapasiteten i kystrutedriften i 2020 og i deler av året kun seilte mellom Bodø og Kirkenes. Trafikken med Kystruten Bergen–Kirkenes målt i antall distansepassasjerkilometer

viste en nedgang på 55,9 pst. fra 2019 til 2020. Antall distansepassasjerer transportert i samme periode gikk ned med 64,2 pst.

For å sikre anløp tilnærmet annenhver dag forhandlet departementet fram en tilleggsavtale med Hurtigruten Cruise AS om å sette inn inntil tre ekstra skip utover de to skipene som rederiet så kommersielt grunnlag for å seile. Den framhandlede tilleggsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Hurtigruten innebar at statens vederlag til Hurtigruten økte med 14,1 mill. kr til 67,6 mill. kr per måned i første halvår 2021, mot at rederiet økte antall skip i drift på strekningen Bergen–Kirkenes fra to til fem. Sommeren 2021 ble situasjonen bedre, og i juli trappet Hurtigruten opp driften til sju skip i henhold til kontrakten med departementet.

Byggingen av Havila Kystruten AS' fire nye fartøy er forsinket, ikke minst som følge av pandemien. Rederiet hadde derfor ingen skip i drift ved oppstart av den nye kontrakten 1. januar 2021. Havila fikk fritak fra å stille med erstatningsskip hvis rederiet klarte å sannsynliggjøre at de to første skipene, Havila Capella og Havila Castor, ville være klare til å seile i tredje kvartal, jf. Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane*. Beslutningen om fritak fra å stille erstatningsskip er opprettholdt til tross for at Havila sommeren 2021 meldte om ytterligere forsinkelser i byggingen av skipene, primært som følge av pandemien. Selskapets forventning per primo september 2021 er at Havila Capella og Havila Castor kan starte seilinger fra Bergen henholdsvis 1. desember 2021 og 20. januar 2022. Havila er i tillegg fritatt fra å stille erstatningsskip for de to siste skipene, dersom rederiet innen utgangen av 2021 klarer å sannsynliggjøre at disse skipene blir seilingsklare innen 1. mai 2022. Samferdselsdepartementet vil på egnet måte holde Stortinget orientert om Havalas situasjon framover.

Post 71 Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak

Myndighetspålagte smitteverntiltak er nå opphevet, og tilskuddsordningen foreslås derfor ikke videreført i 2022.

Ekspressbussene og andre kollektivruter som drives på kommersielt grunnlag, har i likhet med annen kollektivtransport opplevd en betydelig nedgang i billettinntektene på grunn av smitteverntiltakene som ble innført som følge av koronapandemien. I 2020 ble det samlet bevilget 100 mill. kr til ordningen, jf. Prop. 127 S (2019–2020) om

endringer i statsbudsjettet 2020 bl.a. under Samferdselsdepartementet (økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet), og Innst. 360 S (2019–2020). Jernbanedirektoratet, som administrerer ordningen, har utbetalt i underkant av 87 mill. kr for søknader som gjaldt 2020.

Ordningen er videreført for 2021. For perioden januar–mai 2021 er det tildelt 58,8 mill. kr.

Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering

Det foreslås bevilget 81,8 mill. kr.

Bevilgningen på posten dekker statens andel av utgifter til billetteringstjenestene, mens fylkeskommuners og transportoperatørers andel dekkes over post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS som er gebyrfinansiert, jf. kap. 4330, post 01 Gebyrer.

Bevilgningsforslaget for 2022 dekker bl.a. statens del av økte driftskostnader ved innføring av ny plattform for interoperabel ID-basert billettering. Dette innebærer at billetter kan brukes på tvers av selskaper, og billettens ID lagres i en nasjonal database i stedet for lokalt på reisekort eller mobil.

Jernbanedirektoratet skal bidra til at det er enkelt å reise med kollektivtransport, og at statens initiativer på området blir ivaretatt på en helhetlig og effektiv måte. Videre har direktoratet ansvaret for å fastsette standardene for kunngjøring av reiseinformasjon og elektronisk billettering. Direktoratet inngår og følger opp avtaler med Entur AS. Selskapet har ansvaret for å forvalte, drifte og videreutvikle en nasjonal digital plattform for reiseinformasjon og billettering for kollektivtransport. Videre skal Entur legge til rette for en mer effektiv forvaltning og bruk av de stadig økende datamengdene som genereres i kollektivtransportsektoren. Analyse av datamaterialet bidrar til bedre beslutningsgrunnlag i sektoren og kan gi gevinster på en rekke områder, bl.a. planlegging, drift og bedre tjenester til brukerne.

Det skal være enkelt å planlegge reiser og kjøpe billetter, uavhengig av hvor en er og hvilket selskap som tilbyr kollektivtransporten. Staten legger til rette for dette gjennom:

- å fastsette standarder for kunngjøring av reiseinformasjon og utforming av elektroniske billettløsninger
- å innhente og gjøre tilgjengelig rutedata, takstdata og annen reiseinformasjon i en nasjonal digital løsning
- å drive en nasjonal og konkurransenøytral reiseplanleggingstjeneste

- å sørge for grunnleggende systemer som gjør det mulig å kjøpe digitale billetter på tvers av regioner og kollektivoperatører.

Det er et mål at informasjon om kollektivtransport i Norge skal være samlet på ett sted og være tilgjengelig for alle. Gjennom Enturs nasjonale digitale plattform deles rute- og sanntidsdata åpent med kollektivselskapene, internasjonale selskaper og norske aktører. Informasjonen brukes av aktører som Ruter, Skyss og AtB, med reisesøk i apper og nettsider. I tillegg leverer Entur data til reisesøk i andre internettbaserte kartløsninger, som for eksempel Google Maps o.l. Over 60 kollektivtransportaktører leverer i dag data om ruter, sanntid, transportmidler og priser til Entur. De grunnleggende systemene for billettering og prisberegning må derfor støtte utviklingen i kollektivbransjen for å fortsatt være relevante.

Entur samler også informasjon om tilbudet av fleksibel transport og andre nye transportformer, f.eks. elsparesykler, bysykler og bildeling med og uten fast plass. For at de reisende også skal kunne betale for disse tjenestene gjennom Entur, må interoperabiliteten/samvirkningen utvides til nye transportformer. I 2022 er det lagt opp til å arbeide videre med å inkludere informasjon om andre former for persontransport, slik at reisesøk kan gjøres dør-til-dør. Dette skjer i tett samarbeid mellom Jernbanedirektoratet, Entur, Statens vegvesen og representanter for transportsektoren.

Den nasjonale løsningen har tilnærmet full dekning av områder og kollektivtransportaktører, og inneholder om lag 4 000 rutetabeller og 60 000 stoppesteder. Dette bidrar til god tilgjengelighet til kollektivdata. I løpet av det siste året har Entur gjort det enklere å levere og vedlikeholde data også for små aktører som opererer en rute. Reiseplanleggeren er oppdatert med forbedret ytelse, bedre bredde i resultatene og informasjon ved avvik, og flere muligheter for å vekte ulike kriterier som f.eks. reisetid, pris, bytter eller karbonavtrykk. Entur har både deltatt i og ledet nordisk og europeisk standardiseringsarbeid, og selskapet har utviklet seg til å bli et ledende fagmiljø som har høstet internasjonal anerkjennelse.

I 2021 fikk Jernbanedirektoratet og Entur i oppdrag å redegjøre for muligheter og konsekvenser ved å innføre en nasjonal togbillett tilsvarende en interrailbillett, samt utrede muligheter for en «feriekollektivbillett» som innebærer at en periodebillett også kan brukes i andre deler eller hele resten av landet når man er på ferie eller andre reiser.

Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS

Det foreslås bevilget 19,4 mill. kr, som er en økning på 4 mill. kr fra saldert budsjett 2021.

Grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering finansieres ved gebyr fra aktører som driver rutegående kollektivtransport og som bruker systemene, jf. kap. 4330, post 01 Gebyrer. Gebyret utvikles og endres over tid og skal være kostnadsdekkende.

Entur AS har ansvaret for å legge til rette for distribusjon av billetter på tvers av selskaper. Dette omfatter bl.a. forvaltning, drift og videreutvikling av løsninger for å håndtere billettransaksjoner. Disse tjenestene kommer i tillegg til å innhente rutedata og etablere en reiseplanleggings-tjeneste og sentrale oppgaver knyttet til elektronisk billettering, jf. omtale under kap. 1330, post 76.

Det er et mål at de reisende skal kunne planlegge og kjøpe sine kollektivreiser på ett sted. Entur samarbeider med kollektivtransportnæringen for å oppnå mer sømløs reiseplanlegging og billettering for hele landet. Arbeidet med å koble sammen enda flere kollektivtransportleverandører fortsetter i 2022. I juni 2021 var billetter for togoperatørene Vy, Go-Ahead og SJ samt avtalte billetter for den fylkeskommunalt drevne kollektivtrafikken i Oslo, Viken, Innlandet, Vestfold og Telemark, Rogaland, Trøndelag og Vestland, tilgjengelig for nasjonal distribusjon og salg i Enturappen. Entur arbeider videre med å få på plass billetter fra flere fylkeskommuner og på sikt også fra flere kommersielle kollektivaktører.

Den foreslåtte budsjettøkningen skal dekke økte driftskostnader ved å innføre ny plattform for interoperabel ID-basert billettering, jf. omtale under post 76. Gebyret fastsettes etter hvilke tjenester som defineres som grunntjenester i elektronisk billettering, og gjelder for aktører som driver rutegående persontransport. Hvilke tjenester dette gjelder og prisingen av dem, besluttet etter dialog med fylkene og transportselskapene.

Post 78 Tettere samarbeid om data

Det foreslås å bevilge 20,0 mill. kr.

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* signaliserte regjeringen at det skal legges til rette for økt og bedre bruk av de stadig økende mengdene data som genereres i transportsektoren. Det økte datatilfanget kan brukes som grunnlag for innsikt, prediksjon, prosess- og beslutningsoptimalisering mv., med mål om å løse transportpolitiske utfordringer på en bedre

og mer effektiv måte. Dette gjelder innenfor den enkelte transportform, men også på tvers av transportformene. Ettersom tilgang til store datamengder kan gi bedre oversikt over status og prognoser for elementer og aktiviteter i transport-systemet, ligger det her også store muligheter knyttet til analyse, innsikt og prediksjon ved hjelp av kunstig intelligens. Dette kan gi gevinster knyttet til bedre planlegging, mer avanserte former for trafikkstyring og påvirkning av trafikal atferd, bedre informasjon til de reisende, mer målrettet drifts- og vedlikeholdsinnsetning, grunnlag for forskning samt en hel rekke andre områder for bruk, analyse og innsikt basert på tverrsektorielle datasett.

Det er en utfordring i dag at store deler av de statlige transportvirksomhetenes data ikke er tilrettelagt for deling, samt at det mangles verktøy

og komponenter for enkelt og trygt å kunne dele, aksessere og bruke data på tvers av etater og selskap i transportsektoren. Det er også i liten grad etablert automatiserte prosesser for datadeling. Verdien av data ligger i den faktiske bruken, og skal det oppnås økt og bedre bruk av data/stor-data på tvers av virksomheter i transportsektoren, må nevnte barrierer for datadeling og bruk håndteres. Den foreslåtte bevilgingen vil gå til IKT utviklingsarbeid rettet mot teknisk tilrettelegging for økt samarbeid om data mellom de av Samferdsdepartementets underliggende virksomheter (etater, selskap og foretak) hvor det er definert relevante grenseflater for samarbeid. Samarbeidet er planlagt koordinert av Entur AS som i tillegg til å være deltakende part i samarbeidet også vil forvalte den tildelte bevilgningen på vegne av involverte parter.

Kap. 4330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
01	Gebyrer	14 600	14 985	19 400
	Sum kap. 4330	14 600	14 985	19 400

Post 01 Gebyrer

Det budsjetteres med 19,4 mill. kr i gebyrinntekt fra aktører som driver rutegående persontrans-

port mot vederlag for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering, jf. omtale under kap. 1330, post 77.

Kap. 4331 Infrastrukturfond

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
85	Avkastning infrastrukturfond	2 053 000	2 053 000	2 053 000
	Sum kap. 4331	2 053 000	2 053 000	2 053 000

Post 85 Avkastning

Infrastrukturfondet ble etablert i samsvar med Sundvolden-erklæringen. Det overordnede målet med fondet er varig og forutsigbar finansiering av infrastruktur.

I tråd med vanlig praksis for liknende statlige fond er det lagt til grunn at innskuddene i fondet får en rente som tilsvarer rente på statsobligasjoner med ti års bindningstid på innskuddstidspunktet.

Innskuddene i infrastrukturfondet i 2013–2016 som er på i alt 100 mrd. kr, gir i 2022 en avkast-

ning på 2 053 mill. kr. Avkastningen fordeles som i de fem foregående årene, med:

- 479 mill. kr til fornying av riksveinettet, jf. kap. 1320, post 30
- 863 mill. kr til Nye Veier AS, jf. kap. 1321, post 70
- 305 mill. kr til fornying av jernbanenettet, jf. kap. 1352, post 71
- 248 mill. kr til drift og vedlikehold av jernbanenettet, jf. kap. 1352, post 71
- 87 mill. kr til kystformål, jf. kap. 1360, postene 01 og 30
- 71 mill. kr for å finansiere reduksjon av Kystverkets sektoravgifter, jf. kap. 5577, post 74.

Kap. 1332 Transport i byområder mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>		2 630 000	2 200 400
65	Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>		16 800	15 600
66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i>		2 805 300	3 024 100
	Sum kap. 1332		5 452 100	5 240 100

For endringer i bevilgninger etter saldert budsjett 2021 vises det til kapittel 5.3 i del I.

Kap. 1332 var nytt i 2021-budsjettet. Regnskap for 2020 går derfor fram av tabellen for kap. 1330.

Byvekstavtalene er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner. Løsningene som velges for å nå målet om nullvekst, skal bidra til bedre framkommelighet samlet sett, og spesielt ved å legge til rette for attraktive alternativer til privatbil. Avtalene skal også bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre. Byvekstavtalene er et viktig verktøy for bedre samordning i areal- og transportpolitikken. Måloppnåelse forutsetter satsing på kollektivtransport, sykkel og gange og en arealpolitikk som bygger opp under investeringene.

I tillegg til bevilgningene over kap. 1332, postene 63 og 66 til byvekstavtaler, inngår også statlige tiltak under programkategoriene 21.30 Vei-formål og 21.50 Jernbaneformål:

- gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei (kap. 1320, post 30)
- stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen (kap. 1352, post 73).

Hovedmålet for regjeringens politikk i byområdene er nullvekst i persontransport med bil. Målformuleringen (nullvekstmålet) angir også hvilke hensyn som ligger til grunn:

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»

Målet ligger til grunn for byvekstavtalene.

Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø er omfattet av ordningen med byvekstavtaler. Så langt er det inngått byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren. Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø har belønningsavtaler, der gjeldende avtale med Buskerudbyen utløper i 2021. Midlene som tildeles gjennom disse avtalene skal bidra til å stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltran-

sporten og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil. Når det inngås byvekstavtale fases midlene fra belønningsavtalen inn i byvekstavtalen.

Det er lagt opp til at byvekstavtalene kan reforhandles. Reforhandlede byvekstavtaler i de fire største byområdene ble inngått i 2019 og 2020 på grunnlag av rammene i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Innholdet i regjeringens bompengeaftale fra 2019 er innlemmet i byvekstavtalene for Bergens-området og Nord-Jæren, og i tilleggssavtaler for Trondheimsområdet og Oslo-området.

Hensikten med konkurransen *Smartere transport i Norge* har vært å oppmuntre norske fylkeskommuner, i samarbeid med aktuelle bykommuner og andre offentlige og private aktører, til å utarbeide framtidsrettede forslag til mer effektive og miljøvennlige mobiltetsløsninger. Konkurransen løper til og med 2023.

Det etableres en ny tilskuddsordning for å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byut-

vikling og god framkommelighet i byområder som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtaler. Midlene skal gå til mindre investeringer i gang- og sykkelveier samt kollektivtiltak.

Mål og prioriteringer i 2022

Det foreslås til sammen om lag 6 050 mill. kr til oppfølging av byvekstavtalene og belønningsavtalene i 2022. Av dette settes det av om lag 5 570 mill. kr til å følge opp byvekstavtaler og om lag 480 mill. kr til å følge opp belønningsavtaler. I dette inngår også mindre statlige investeringstiltak over veibudsjettet og jernbanebudsjettet.

I tillegg settes det av midler til store statlige investeringsprosjekter i byområdene over vei- og jernbanebudsjettene. Disse er nærmere omtalt under programkategoriene 21.30 Veiformål og 21.50 Jernbaneformål.

Tabell 6.12 viser statens direkte bidrag til byvekstavtalene og belønningsavtalene med de ni største byområdene, fordelt på kapittel og post.

Tabell 6.12 Statens direkte bidrag til byvekstavtaler og belønningsavtaler i de ni største byområdene

Kap.	Post	Benevning	Mill. kr
1320	30	Riksveiinvesteringer. Gang-, sykkel- og kollektivtiltak	760
1332	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	2 200
1332	66	Tilskudd til byområder ¹	2 994
1352	73	Investeringer jernbane. Stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen	96
Sum			6 050

¹ Ekskl. tilskudd til byområder som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtaler og belønningsavtaler.

Om lag 5 570 mill. kr går til å følge opp byvekstavtalene i Oslo-området, Bergens-området, Trondheimsområdet og Nord-Jæren i 2022. Av dette er 2 200 mill. kr tilskudd til store kollektivprosjekter, der staten dekker inntil 50 pst. av kostnadene, jf. post 63. I tillegg er det satt av om lag 2 515 mill. kr til tilskudd i de fire største byområdene, jf. post 66. Dette omfatter belønningsmidler til byvekstavtaler samt tilskudd til reduserte bompenger, bedre kollektivtilbud og reduserte billettpriser på kollektivtrafikk, og mindre investeringer på kommunal vei og fylkesvei. Videre er det satt av om lag 760 mill. kr til gange-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksveier på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer og om lag 96 mill. kr til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernba-

nen over kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer.

Til belønningsavtaler med Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø er det lagt til grunn om lag 480 mill. kr i statlig tilskudd over post 66, fordelt med om lag 370 mill. kr til belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene og om lag 100 mill. kr i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk.

Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Det foreslås bevilget 2 200,4 mill. kr.

Gjennom byvekstavtalene bidrar staten med inntil 50 pst. av prosjektkostnadene for viktige fyl-

keskommunale kollektivtransportprosjekter. Det statlige bidraget tildeles i tråd med de fastsatte retningslinjene for tilskuddsordningen, og i tråd med rasjonell framdrift i prosjektene.

Ordningen er avgrenset til fem konkrete prosjekter i de fire største byområdene, dvs. Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren. Bompenger kan brukes som lokal andel.

På bakgrunn av forpliktelsene i gjeldende avtaler er følgende fordeling lagt til grunn i 2022:

- 1 100 mill. kr til Fornebu-banen i Oslo og Viken
- 600 mill. kr til Bybanen i Bergen
- 500 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren.

Den foreslåtte bevilgningen skal i utgangspunktet dekke 50 pst. av utbyggingskostnadene i 2022.

Prosjektet Metrobuss i Trondheim videreføres i 2022, men det settes ikke av statlige midler i 2022 over kap. 1332 post 63. På grunn av forsinkelser i avklaringene for flere av gateprosjektene er det tilgjengelig lokale midler fra 2020 og 2021.

Ny T-banetunnel i Oslo er også omfattet av tilskuddsordningen. Utbetaling av inntil 50 pst. statlig tilskudd vil først skje i utbyggingsfasen.

I henhold til bompengesavtalen fra 2019 er det åpnet for å øke tilskuddet basert på de fem prosjektene fra 50 til 66 pst. Dette er nærmere omtalt under post 66.

Det følger også av bompengesavtalen at statens tilbud om samlet bidrag til disse prosjektene vil

stå ved lag dersom kostnader i den samlede prosjektporteføljen reduseres. Slik kan statens bidrag reelt bli høyere enn 50/66 pst.

Post 65 Konkurransen Smartere transport

Det foreslås bevilget 15,6 mill. kr.

Formålet med konkurransen Smartere transport er å oppmuntre norske fylkeskommuner til å utarbeide framtidsrettede forslag til mer effektive og miljøvennlige mobilitetsløsninger. Høsten 2018 inngikk Samferdselsdepartementet avtaler om å tildele midler til fylkeskommunene Nordland, Møre og Romsdal, Oslo kommune og Akershus (nå Viken), Rogaland og Hordaland (nå Vestland). Det er avtalt årlige rapporteringer om bruk av midlene og oppnådde resultater. Siste år for tildeling vil være 2023, og Samferdselsdepartementet legger opp til å evaluere ordningen etter at den er avsluttet. På bakgrunn av bl.a. endrede forutsetninger om finansieringen av prosjektet *Smartere Transport Bodø* legger Samferdselsdepartementet opp til å redusere tildelingen til Nordland fylkeskommune i 2022 og 2023, ift. opprinnelig plan.

Post 66 Tilskudd til byområder

Det foreslås bevilget 3 024,1 mill. kr.

Midlene går til ulike tilskudd til byområder som vist i tabell 6.13.

Tabell 6.13 Tilskudd til byområder over post 66

Tilskudd	Mill. kr
Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene	372
Belønningsmidler til byvekstavtaler	1 191
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	319
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	954
Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren	53
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler	105
Tilskudd til mindre byområder utenfor byvekstavtalene	30
Sum	3 024

For byområder med byvekstavtaler har Statens vegvesen utarbeidet et rapporteringsopplegg for bruk av tilskuddsmidlene på post 66 som partene er forpliktet til å følge, se Byomtalene for resultater fra byområder med byvekstavtale. For byområ-

der med belønningsavtaler inngår bruk av belønningsmidler og tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i rapporteringen av disse avtalene.

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene

Belønningsavtalene er primært fireårige avtaler. Det er krav om at byområdene setter mål og dokumenterer en helhetlig virkemiddelbruk som kan bidra til måloppnåelse i tråd med avtalen. Byområdene må endre virkemiddelbruken i avtaleperioden dersom det er nødvendig for å nå målet knyttet til nullvekst. Før de årlige midlene tildeles byområdene, skal det rapporteres om utviklingen i foregående år.

Utbetaling av belønningsmidler og resultater i 2020

I 2020 ble det utbetalt om lag 350 mill. kr i belønningsmidler over kap. 1330, post 61, med følgende fordeling (avtaleperiode i parentes):

- Kristiansand (2020–2023): 90 mill. kr

- Buskerudbyen (2020–2021): 80 mill. kr
- Grenland (2017–2020): 60 mill. kr
- Nedre Glomma (2020–2023): 55 mill. kr
- Tromsø (2020–2023): 65 mill. kr

Midlene er utbetalt i tråd med avtalte beløp for alle byområdene.

Tabell 6.14 viser trafikkutviklingen basert på byindeksene for 2020. Personbiltrafikken er redusert det siste året og i perioden 2016 til 2020 for alle byområdene. Kristiansand skiller seg ut med en relativt liten reduksjon sammenliknet med andre byområder. Samme område skiller seg også ut med den laveste nedgangen i antall kollektivreisere, med om lag 10 pst., mens nedgangen i to av byområdene har vært på 30 pst. fra 2019 til 2020. Tiltak i forbindelse med koronapandemien har til dels hatt stor innvirkning på reismønsteret det siste året og må ses i sammenheng med dette.

Tabell 6.14 Trafikkutvikling i byområder med belønningsavtaler

Byområde	Utvikling i personbiltrafikk (byindeks)	
	2019–2020	2016–2020
Kristiansand	-2,4	-1,2
Buskerudbyen	-6,5	-6,6
Grenland	-4,6	-8,1
Nedre Glomma	-10,8	-9,2
Tromsø	-6,5	-6,0

Belønningsavtaler i 2022

Det settes av om lag 370 mill. kr.

Tabell 6.15 viser avtaleperiode, avtaleramme og beløp i 2022 for byområder med belønningsav-

taler i 2022. Det statlige bidraget prisjusteres årlig. For Buskerudbyen løper gjeldende avtale ut i 2021. Byområdet kan søke om ny belønningsavtale fra 2022 i tråd med retningslinjene for ordningen.

Tabell 6.15 Gjeldende belønningsavtaler i 2022

Byområde	Avtaleperiode	Avtaleramme	Mill. kr
			Tildeling i 2022
Kristiansand (Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune)	2020–2023	360 (2020-kr)	95,7
Grenland (Vestfold og Telemark fylkeskommune, og kommunene Porsgrunn, Skien, Bamble og Siljan)	2021–2024	247 (2021-kr)	63,8
Nedre Glomma (Viken fylkeskommune og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg)	2020–2023	220 (2020-kr)	58,5
Tromsø (Troms og Finnmark fylkeskommune og Tromsø kommune)	2020–2023	260 (2020-kr)	69,1

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Det settes av om lag 1,2 mrd. kr.

For byområder der det er inngått byvekstavtaler, videreføres belønningsmidlene som en del av det statlige bidraget. Belønningsmidlene i byvekstavtaler kan brukes til samme type tiltak som tidligere, men kan også i sin helhet gå til drift av kollektivtransport. Midlene skal brukes i tråd med nullvekstmålet. Forbedring av kollektivtilbudet må ses i sammenheng med en målrettet arealplanlegging og parkeringspolitikk samt med helhetlig satsing på sykkel og gange. Det statlige bidraget prisjusteres årlig.

I 2020 ble det utbetalt om lag 1 127 mill. kr over kap. 1330, post 64, med følgende fordeling:

- Oslo-området: 329 mill. kr
- Bergens-området: 314 mill. kr
- Trondheims-området: 256 mill. kr
- Nord-Jæren: 228 mill. kr

For Oslo-området ble det i 2020 også betalt ut 38 mill. kr som gjaldt 2019.

I 2022 legges det til grunn følgende fordeling:

- Oslo-området: 349,2 mill. kr
- Bergens-området: 333,7 mill. kr
- Trondheims-området: 272,1 mill. kr
- Nord-Jæren: 236,0 mill. kr

Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i de store byene

Det settes av om lag 320 mill. kr.

Tilskuddet følger opp bompengavtalen fra 2019, og bruk av midlene er nærmere konkretisert i byvekst- og belønningsavtalene for hvert enkelt byområde.

For Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren er det lagt til grunn 53,1 mill. kr til hvert byområde. Bruken av midlene skal rapporteres i tråd med et rapporteringsopplegg utarbeidet av Statens vegvesen.

For Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø er det lagt til grunn 21,3 mill. kr til hvert byområde. Rapporteringen inngår som en del av belønningsavtalene, som viser at midlene i 2020 i stor grad er brukt i tråd med formålet.

Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene

Det settes av om lag 950 mill. kr.

Staten dekker inntil 50 pst. av prosjektkostnadene i fem fylkeskommunale kollektivtransportpro-

sjekter i Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren. Midlene utbetales i henhold til rasjonell framdrift i prosjektene. Ordningen er nærmere omtalt under post 63.

Bompengavtalen fra 2019 åpner for å øke det statlige bidraget til 66 pst. i disse prosjektene. Halvparten av det økte tilskuddet er øremerket reduserte bompenger og halvparten bedre kollektivtilbud i byene etter lokal prioritering. Dette er nærmere konkretisert i byvekstavtalen for hvert enkelt byområde.

Økt bevilgningsbehov som følge av at tilskuddet endres fra 50 til 66 pst. er samlet anslått til om lag 9 mrd. 2022-kr i perioden 2020–2029. Tilskuddet utbetales jevnt fordelt over hele perioden og uavhengig av framdrift i prosjektene. Det statlige bidraget prisjusteres årlig. I 2022 legges det opp til følgende fordeling:

- Oslo-området: 598,0 mill. kr
- Bergens-området: 120,1 mill. kr
- Trondheims-området: 59,7 mill. kr
- Nord-Jæren: 176,5 mill. kr

Lokale myndigheter har gitt sin tilslutning til innretningen av tilskuddet gjennom behandlingen av byvekstavtalene i Bergens-området og Nord-Jæren og tilleggsavtaler i Oslo-området og Trondheims-området.

Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren
Det settes av om lag 50 mill. kr.

I tråd med bompengavtalen fra 2019 og byvekstavtalen for Nord-Jæren vil staten kompensere for reduserte bompenginntekter som følge av det lokale vedtaket om å fjerne rushtidsavgiften (tidsdifferensierte takster) på Nord-Jæren. Denne avgiften ble fjernet 10. februar 2020.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler

Det settes av om lag 100 mill. kr.

Det er åpnet for å øke fleksibiliteten for bruk av statlige riksveimidler til kollektiv-, sykkel- og gangetiltak innenfor byvekstavtalene. Slike midler har tidligere vært forbeholdt tiltak langs riksveiene. Det er derfor stikkordsfullmakt på kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer, «kan nyttes under kap. 1332, post 66». Mer fleksibel bruk bidrar til gjennomføring av prosjekter og tiltak som gir best mulig måloppnåelse. Det er forutsatt at bruken blir avgrenset til investeringer i tiltak for kollektivtransport, sykling og gange langs fylkeskommunal og/eller kommunal vei. Det er videre forutsatt

at en slik prioritering øker måloppnåelsen i byvekstavtalene eller blir vurdert som mer kostnadseffektivt/samfunnsøkonomisk lønnsomt enn riksveitiltak.

Prioritering av slike prosjekter må gjøres av avtalepartene som en del av arbeidet med handlingsprogrammet i det enkelte byområde og i tråd med prinsippene for god porteføljestyring. Ved uenighet mellom partene tar Statens vegvesen den endelige beslutningen. Budsjettering må følge Statens vegvesens retningslinjer. Rapportering om forbruk og framdrift skal inngå som en del av Statens vegvesens rapporteringssystem. De statlige midlene dekker kun utgifter som påløper etter anleggsstart.

Tilskudd til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavtaler

Det settes av 30 mill. kr.

Denne nye tilskuddsordningen legger til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet, gjennom å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i byområder som ikke er omfattet av byvekstavtalene. Midlene skal gå til mindre investeringer i gang- og sykkelveier samt kollektivtiltak, og de kan ikke brukes til drift av kollektivtransport. Tilskuddet skal inngå som statlig bidrag i bypakken i de aktuelle byene. Tildeling vil først kunne skje etter at Stortinget har behandlet en bypakke, og det er etablert en formalisert styringsmodell. Det er en forutsetning at lokale parter forplikter seg til å følge opp nullvekstmålet. Ordningen omfatter byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfold-byen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). Siden målgruppen for tilskuddsordningen er avklart, er midlene øremerket til disse byene. I andre halvår av 2022 legges det opp til å tildele to til tre byer midler fra denne tilskuddsordningen. Samferdselsdepartementet vil arbeide videre med å ferdigstille et opplegg for forvaltning av tilskuddsordningen inkludert tildelingskriterier m.m.

Byomtaler – byvekstavtaler

Det er til sammen satt av om lag 5,6 mrd. kr til å følge opp byvekstavtalene i Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren i 2022. Byvekstavtalene for de fire byområdene er nærmere omtalt under.

Bompenggeavtalen fra 2019 innebærer økte statlige midler til byvekstavtalene. Forutsetningen for det økte statlige bidraget er at lokale parter slutter seg til helheten i avtalen, og at nullvekst-

målet nås. I Bergens-området og på Nord-Jæren er bompenggeavtalen en integrert del av byvekstavtalen. I Trondheims-området og Oslo-området er dette ivaretatt gjennom en tilleggsavtale til byvekstavtalen.

For hvert byområde med byvekstavtale er det etablert en politisk styringsgruppe ledet av Samferdselsdepartementet, der Kommunal- og moderniseringsdepartementet også deltar, og der kommunene og fylkeskommunene er representert ved ordførere/byråder og fylkesordførere. Forhandlingene og den løpende oppfølgingen av avtalene skjer i en administrativ forhandlings-/koordineringsgruppe for hvert byområde som ledes av Statens vegvesen. Videre deltar Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren som statens representanter. I denne gruppen har lokale parter i hovedsak samme representasjon som i den politiske styringsgruppen.

I byvekstavtalene skal prioriteringer av tiltak gjøres etter prinsippet om porteføljestyring. Dette innebærer at tiltakene prioriteres etter en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Eventuelle kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt skal håndteres i den løpende porteføljestyringen og ikke gjennom økte bomtakster og/eller forlenging av innkrevingsperioden for byområdenes bompenggeordning.

Rapporteringssystem i byvekstavtaler

Byvekstavtalene skal være transparente ordninger med dokumenterbare resultater. Objektive kriterier skal ligge til grunn. Det er utarbeidet et indikatorsett som brukes i oppfølgingen av avtalene.

Trafikkutviklingen for persontransport med bil måles ved hjelp av data fra trafikkregistreringspunkter (trafikktegninger), den såkalte byindeksen, og trafikkarbeidet beregnes med data fra reisevaneundersøkelsen. Tidligere var disse likestilte målindikatorer. I forbindelse med fastsetting av det videreutviklede nullvekstmålet våren 2020 ble også indikatorsettet justert. Det er nå lagt opp til at trafikktegninger (byindeksen) er hovedindikatoren for å følge opp nullvekstmålet, og trafikkarbeid skal inngå som støtteindikator. Det er også åpnet for å ta i bruk en indikator for innfasing av nullutslippskjøretøy der dette er utarbeidet.

Målene for trafikkutviklingen må oppnås før avtalen løper ut. For å få en mer forutsigbar gjennomføring og håndtering av om målet nås, legges det til grunn at nullvekstmålet blir målt som et

årlig gjennomsnitt over en treårsperiode. Dette kan imidlertid først beregnes når det foreligger registreringer for tre år. Utviklingen skal fortsatt følges opp årlig for å sikre at den går i riktig retning.

Det er åpnet for at avtaleområdet kan deles opp i inntil tre ulike soner, slik at måloppnåelsen følges opp der hensynene bak nullvekstmålet er til stede. Tettheten av trafikkregistreringspunkter varierer mellom sonene. Hvis lokale parter ikke ønsker soneinndeling, skal avtalene følges opp på samme måte som i gjeldende/framforhandlede avtaler. Det er ikke mulig å kombinere gammel og ny modell.

For å få et helhetlig bilde av utviklingen i byområdene skal det også rapporteres på transportmiddelfordeling, endring i kollektivreiser og CO₂-utslipp, arealbruk og parkering. For klimagassutslipp rapporteres utviklingen fra 2018 til 2019, fordi data for 2020 publiseres på et senere tidspunkt.

For å følge utviklingen av arealbruk rapporteres det på lokalisering av nye boliger og arbeidsplasser, og hvordan tyngdepunkter flytter seg inn mot eller bort fra større sentra/store kollektivknutepunkter i avtaleområdet. For parkering følges utviklingen ved å se på hvor stor andel i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter som har tilgang til gratis parkering ved arbeidsplass, i tillegg til hvordan offentlige parkeringsplasser reguleres (avgiftsbelegges eller tidsbegrenses) og hvilke parkeringsnormer som gjelder. Indikatorene for areal og parkering rapporteres annethvert år i avtaleperioden og er omtalt i Prop. 1 S (2020–2021) for Samferdselsdepartementet.

Oppfølgingen av indikatorene i hvert enkelt byområde er omtalt under. Endring i transportmiddelfordeling og trafikkutviklingen er også omtalt i del III. Det foreligger foreløpig ikke kvalitetssikrede tall for reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2020.

Tiltak i forbindelse med koronapandemien har hatt innvirkning på reisemønsteret det siste året, noe resultatene for trafikkutviklingen fra 2019 til 2020 viser i omtalene under.

Oslo-området

Historikk og hovedtrekk i avtalen

I november 2020 ble det inngått byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet og lokale parter ved Viken fylkeskommune og kommunene Oslo, Bærum,

Lillestrøm og Nordre Follo. Byvekstavtalen erstatter bymiljøavtalen og byutviklingsavtalen 2017–2023. Avtaleområdet er Oslo kommune og tidligere Akershus fylke.

I den gjeldende byvekstavtalen for 2019–2029 inngår statlige bidrag til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30, delfinansiering av Fornebubanen på kap. 1332 Transport i byområder mv., post 63, og tiltak finansiert med tilskudd til byområder på kap. 1332, post 66. Statlig delfinansiering av T-banetunnel gjennom Oslo sentrum er også omtalt. Det er i 2021 inngått en tilleggsavtale til byvekstavtalen som er en oppfølging av bompengeartalen fra 2019. Denne avtalen innebærer tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk og tilskudd til reduserte bompenge og bedre kollektivtilbud over kap. 1332, post 66.

Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen. En lokalt revidert Oslopakke 3-avtale for perioden 2017–2036 ble inngått i juni 2016 mellom daværende Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Tiltakene forutsettes finansiert gjennom statlige, kommunale og fylkeskommunale midler samt bompenge og billettinntekter. I tillegg er det forutsatt bidrag fra private grunneiere.

Den lokalt reviderte avtalen om Oslopakke 3 ble supplert med en lokalt framforhandlet tilleggsavtale i juni 2017. I tråd med den lokalt vedtatte avtalen, jf. Prop. 86 S (2016–2017) om den reviderte avtalen og Innst. 464 S (2016–2017), ble det innført miljø- og tidsdifferensierte bompengetakster 1. oktober 2017. Dette medførte at det tidligere definerte forholdstallet mellom lette og tunge kjøretøy ble opphevet. I tråd med Prop. 69 S (2017–2018) *Oslopakke 3 trinn 2* og Innst. 295 S (2017–2018) ble bompengeinnkrevningen utvidet 1. juni 2019 med nye bomsnitt på bygrensen i nordøst og sør, og ny indre ring. Samtidig ble takstene i Osloingen halvert, og det ble innført toveisinnkreving. Trinn 3 i endringen i bomtakstsystemet fra 1. januar 2021 medførte at takstene for el-personbiler (nullutslippsbiler) i takstgruppe 1 ble økt, mens el-varebiler i takstgruppe 1 fortsatt har takstfritak. Fra før er hydrogenkjøretøy i takstgruppe 1 gitt fritak.

Jernbanen har en viktig transportfunksjon i hovedstadsområdet, og jernbaneinvesteringene inngår som en del av det statlige bidraget til Oslopakke 3. Utbygging av jernbaneinfrastrukturen finansieres i sin helhet av staten, men tiltak for bedre tilgjengelighet til stasjonene gjennomføres i nært samarbeid med øvrige parter og kan ha flere finansieringskilder innenfor Oslopakke 3. Det pågår omfattende anleggsvirksomhet på Folloba-

nen som etter planen skal tas i bruk i desember 2022. Det er også satt av midler til fornying av innerstrekningene i Oslopakke 3-området samt tiltak for stasjonsoppgradering, knutepunktutvikling og signal- og sikringsanlegget ERTMS. Stasjonsoppgraderingene skal legge til rette for nye lokaltogsett som skal tas i bruk fra 2024, først på Østfoldbanen.

Det er inngått en rute-, pris- og billettsamarbeidsavtale med Ruter, som viderefører det etablerte billettsamarbeidet mellom tog og øvrig offentlig kollektivtrafikk i Oslo og tidligere Akershus fylke.

Justert bompengelopplegg

Våren 2021 ble det lokalpolitisk enighet om et justert bompengelopplegg i Oslopakke 3 som innebærer en reduksjon av takstene for nullutslipp-personbiler og for tunge kjøretøy som tilfredsstiller utslippskravene etter Euro VI. Dette nye bompengelopplegget inngår som en del av den framforhandlede tilleggsavtalen til byvekstavtalen for Oslo-området, jf. bompengearvtaleten fra 2019. Tilleggsavtalen ble signert av partene 1. september 2021. Endringene vurderes å være innenfor rammene av Prop. 69 S (2017–2018) *Oslopakke 3 trinn 2* og Innst. 295 S (2017–2018). Det tas sikte på at endringene innføres høsten 2021.

Resultater 2020

For 2020 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til gjeldende byvekstavtale for Oslo-området for perioden 2019–2029. Referanseåret er 2018, og den geografiske avgrensningen er Oslo kommune og tidligere Akershus fylke. Smitteverntiltak i forbindelse med koronapandemien har hatt betydelig innvirkning på reisemønsteret og -omfanget i 2020.

Trafikkutvikling

Byindeksen viser en nedgang i personbiltrafikken i Oslo og tidligere Akershus fylke på 7,1 pst. fra 2018 til 2020, og 6,9 pst. fra 2019 til 2020.

Antall passeringer i Osloringen og bygrensen fra Bærum er redusert med 8,5 pst. fra 2019 til 2020. Bomsystemet i Oslo ble endret i 2019, med bl.a. nye bomsnitt på bygrensen fra Romerike og Follo samt indre ring. Det foreligger ikke historiske trafikkdata eller tilstrekkelig med data for 2020 til å beregne gjennomsnittlig årsdøgntrafikk for de nye bomsnittene.

Supplerende indikatorer

I 2020 var det i avtaleområdet i Oslo og tidligere Akershus om lag 216,8 mill. reiser (antall påstigninger) med lokal kollektivtrafikk (buss, T-bane, trikk og båt) og om lag 24,2 mill. reiser med tog. Fra 2019 til 2020 ble lokal kollektivtrafikk og togreiser redusert med om lag 40 pst., etter en liten økning fra 2018 til 2019. Samlet fra 2018 til 2020 ble lokal kollektivtrafikk og togreiser redusert med om lag 38 pst.

Klimagassutslippene fra veitrafikken (CO₂-ekvivalenter) i Oslo og Akershus ble redusert med om lag 5,2 pst. fra 2018 til 2019. I samme periode ble klimagassutslippene fra personbiler redusert med om lag 7,6 pst.

Budsjett og bruk av midler i 2020

Tabell 5.10 Foreløpig fordeling av midler i 2020, i Prop. 1 S (2019–2020), side 125, viser hva midlene var planlagt brukt til i 2020. Under omtales større endringer sammenliknet med denne tabellen. Det statlige bidraget til Fornebu-banen ble redusert med 200 mill. kr på grunn av forsinket framdrift i prosjektet. Det vises til Prop. 117 S (2019–2020) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2020*, jf. Innst. 360 S (2019–2020). I tillegg vedtok Viken fylke å tildele 470 mill. kr til tiltak innenfor Oslopakke 3 i stedet for de 570 mill. kr som framgår av tabellen på grunn av lavere framdrift enn forutsatt. Eventuelle endringer i prioriteringer til lokale tiltak i løpet av budsjettåret vises ikke i tabellen.

Det ble satt av 328,6 mill. kr i belønningsmidler. I tillegg ble det utbetalt 38 mill. kr, som var etterbetaling fra 2019. Det ble ikke inngått tilleggsavtale til byvekstavtalen i 2020, og det ble derfor ikke tildelt midler til reduserte billettpriser, reduserte bompengetakster og bedre kollektivtilbud i Oslo-området i 2020 iht. bompengearvtaleten fra 2019.

Riksveimidlene i Oslopakke 3 ble hovedsakelig brukt til E16 Sandvika–Wøyen og kollektiv-, gang- og sykkeltiltak, i tillegg til planlegging av E6 Oslo øst. Belønningsmidlene fra den statlige tilskuddsordningen ble brukt til ulike tiltakspakker for å styrke kollektivtilbudet i Oslo og Viken.

Midler til lokale veitiltak ble i Viken brukt på strekningsvise tiltak, programområdetiltak og planlegging. I Oslo ble midler til lokale veitiltak brukt til å følge opp samlet plan for trikkeoppgradering, gang- og sykkelveier, mindre utbedringer og trafiksikkerhetstiltak samt planlegging.

Midlene til store kollektivtiltak ble i hovedsak brukt til følgende prosjekter og tiltak:

- oppgradering av T-bane- og trikketraséer
- planlegging av nytt signalsystem for T-banen
- planlegging og bygging av Fornebubanen
- planlegging av ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum, inkl. Majorstuen T-baneknutepunkt
- drift og mindre investeringstiltak som f.eks. økt frekvens på Grorud-, Røa- og Furusetbanene, økt kapasitet og frekvens på busstilbudet i Akershus og Oslo, og mindre oppgraderingstiltak på T-bane og trikkenettet.

Mål og prioriteringer i 2022

Handlingsprogrammet for byvekstavtalen for perioden 2022–2025 og budsjett for 2022, ble vedtatt i Oslo bystyre og Viken fylkesting i juni 2021. Kommunene Bærum, Nordre Follo og Lillestrøm har godkjent forslaget. Tabell 6.16 viser foreløpig fordeling av midler. For lokale midler og ekstern finansiering er prioriteringene basert på vedtatt handlingsprogram og budsjett. Prioriteringen av tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt, i kombinasjon med endret bompenge-system og andre virkemidler innen arealplanlegging og parkeringspolitikk, vil bidra til å nå nullvekstmålet. Endelig prioritering mellom enkelte tiltak skjer gjennom porteføljestyringen.

Tabell 6.16 Foreløpig fordeling av midler i 2022

	Budsjet 2022			Mill. kr
	Stat	Lokalt	Bompenger	Sum
<i>Riksvei</i>				
Mindre investeringer inkl. planlegging	90			90
Gang-, sykkel- og kollektivtiltak	145			145
<i>Sum riksvei</i>	235			235
<i>Store kollektivtiltak</i>				
Fornebubanen ¹	1 100	85	82	1 267
Ramme T-bane og trikk			925	925
Nytt signalsystem for T-banen ²		180	154	334
Ny T-banetunnel Oslo sentrum ³				
Majorstuen T-baneknutepunkt			93	93
Bane-/kollektivløsning Nedre Romerike			5	5
<i>Sum store kollektivtiltak</i>	1 100	265	1 259	2 624
<i>Tilskudd til byområder</i>				
Belønningsmidler til byvekstavtaler	350			350
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	53			53
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	598			598
<i>Sum tilskudd til byområder</i>	1 001			1 001
<i>Stasjoner og knutepunkter jernbanen</i>	40			40
<i>Lokale veitiltak og programområder</i>				
Viken		553	150	703
Oslo		347	237	584
<i>Sum lokale veitiltak og programområder</i>		900	387	1 287
<i>Drift og mindre investeringstiltak for kollektivtrafikk</i>				
Viken			456	456
Oslo			452	452
<i>Sum drift og mindre investeringstiltak for kollektivtrafikk</i>			908	908
Sum	2 376	1 165	2 554	6 095

¹ Lokalt bidrag er fra Ruter AS.² Lokalt bidrag er 85 mill. kr fra Ruter AS og 95 mill. kr fra vognanskaffelsesfondet til Sporveien.³ For planlegging i 2022 forutsettes det at Ruter AS bruker tidligere tildelte midler.*Riksvei**Gang-, sykkel- og kollektivtiltak*

Det settes av 145 mill. kr til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei, over kap. 1320 Statens

vegvesen, post 30. Hoveddelen av midlene til gang- og sykkeltiltak går til å bygge ut et sammenhengende sykkelveinett. I Oslo prioriteres oppfølging av felles plan for sykkelveinettet. I Viken er det prioritert en rekke traséer som inngår i både

regionale og lokale sykkelruter. Eksempler på gang- og sykkelprosjekter i Oslo er Griniveien fra Røakrysset til bygrensen, og i Viken fv. 152 Stenfelt–Greverud (alternativ til E6) og fv. 120 Storgata i Lillestrøm. Kollektivtiltakene omfatter etablering av kollektivfelt, oppgradering av holdeplasser og kollektivknutepunkter og andre fysiske tiltak som gir mer attraktiv kollektivtransport. Eksempler på kollektivtiltak i Oslo er kollektivfelt på rv. 150/Ring 3 Silurveien–Vækerøveien, og i Viken ramper og kryss langs E6 Hvam–Skedsmovollen.

Mindre investeringer inkl. planlegging

Det settes av 90 mill. kr til planlegging av aktuelle prosjekter på riksveinettet og midler til trafikksikkerhets-, miljø- og utbedringstiltak.

Tilskudd til byområder

Det settes av om lag 350 mill. kr i belønningsmidler i 2022 iht. inngått byvekstavtale. Belønningsmidlene brukes i all hovedsak til drift- og mindre investeringer i kollektivsystemet og sykkeltiltak.

I tråd med bompengeaftalen fra 2019 settes det av om lag 53 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i 2022. Videre settes det av til sammen om lag 598 mill. kr til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud, fordelt med om lag 299 mill. kr på hver av ordningene.

Det settes av om lag 40 mill. kr i stasjon- og knutepunktutvikling jernbanen i 2022. Midlene skal bl.a. gå til ny bru over jernbanen ved Oppegård stasjon.

Lokale veitiltak

Det er lagt til grunn 703 mill. kr i fylkeskommunale midler og bompenger til lokale veitiltak i Viken og 584 mill. kr i kommunale midler og bompenger til lokale veitiltak i Oslo i 2022, jf. tabell 6.16.

Store kollektivtiltak

Fornebubanen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 125 og i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*.

Prosjektet omfatter bygging av en ny sammenhengende tunnel for T-banen mellom Majorstuen stasjon og Fornebu, en strekning på om lag 8 km, samt bygging av seks nye T-banestasjoner. Prosjektet skal bidra til en mer effektiv kommunikasjonsløsning mellom Fornebu og Majorstuen, og til å redusere belastningen på veinettet i området, og inn og ut fra Oslo i vestkorridoren. Beregnet reisetid mellom Majorstuen stasjon og Fornebu stasjon er om lag 12 minutter.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av styringsunderlag og kostnadsoverslag. Ekstern kvalitetssikrer foreslo en styringsramme for prosjektet på om lag 17,8 mrd. 2022-kr. Viken fylkeskommune og Oslo kommune har vedtatt styringsramme i tråd med forslaget fra ekstern kvalitetssikrer. En gjennomgang av kostnadene fra februar 2021 viser en forventet kostnad (P50) på om lag 18,8 mrd. kr, en økning på om lag 1 mrd. kr sammenliknet med styringsrammen. Usikkerhetsavsetning til prosjektet ligger i porteføljestyringen av Oslopakke 3. Regjeringen har fastsatt et endelig statlig bidrag gjennom 50/50-ordningen på kap. 1332, post 63, til Fornebubanen på om lag 8,6 mrd. 2022-kr. Det statlige bidraget ligger fast, og er fastsatt på grunnlag av KS2, ekskl. basestasjon utover anlegg for togparkering og besparelser ved å flytte Skøyen stasjon.

Foreløpig er det lagt til grunn et samlet behov for nye midler i prosjektet på om lag 1,9 mrd. kr i 2022. Det settes av 1 100 mill. kr i statlig tilskudd over kap. 1332, post 63. Det lokale bidraget, inkl. bompenger, er 167 mill. kr. I tillegg kommer statlig tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtransport over kap. 1332, post 66, med 598 mill. kr. Lokalt har man besluttet at den halvparten som skal brukes til bedre kollektivtransport, skal gå til Fornebubanen. Den andre halvparten av det økte tilskuddet går til å kompensere inntektstapet fra reduserte bompenger i Oslopakke 3. Lokalt har man besluttet at bompenger i Oslopakke 3, tilsvarende denne halvparten av tilskuddet, skal gå til å finansiere Fornebubanen.

Tabell 6.17 Fornebubanen

	Mill. kr					
	Styrings- ramme	Prognose sluttkostnad	Budsjett 2022		Restbehov per 01.01.23	
			Statlige midler ¹	Lokalt bidrag inkl. bompenger	Statlige midler	Lokalt bidrag inkl. bompenger
Fornebubanen	17 792	18 800	1 100	167	6 022	5 989

¹ Gjelder statlig tildeling til 50/50-prosjektet over kap. 1332 post 63.

Andre store kollektivtiltak

I tillegg til midler til Fornebubanen er det lagt til grunn 1 357 mill. kr i bompenger, finansieringsbidrag fra Ruter AS og bidrag fra vognanskaffelsesfondet (Sporveien) til andre store kollektivtiltak. Midlene går først og fremst til tiltak for å oppgradere T-banesystemet og trikkesystemet. Det er i tillegg satt av midler til nytt signalsystem (CBTC) på T-banen og til planlegging av Majorstuen T-baneknutepunkt og bane/kollektivløsning på Nedre Romerike. Utgiftene til videre planlegging av ny T-banetunnel i 2022 dekkes av bompenger, som er restmidler fra tidligere år.

Drift og mindre investeringstiltak for kollektivtrafikk

Det settes av 908 mill. kr i bompenger innenfor Oslopakke 3 til drift og mindre investeringstiltak for kollektivtrafikk. Midlene går til styrking av kollektivtilbudet, informasjon og taksttiltak, oppgradering av basestasjoner og drift av holdeplasser og sanntidsinformasjonssystem.

Jernbaneinvesteringer

I 2022 planlegges eller bygges flere tiltak, som skal gi et forbedret trafikktilbud i Oslo-området, f.eks. med flere avganger, redusert reisetid og bedre driftsstabilitet i togtrafikken. Det pågår bl.a. omfattende anleggsvirksomhet på Follobanen som etter planen skal åpnes for trafikk i 2022. For nærmere omtale av Follobanen vises det til programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Bergens-området

Historikk og hovedtrekk i avtalen

I 2020 ble det inngått byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden og Vestland fylkeskom-

mune. Avtalen erstatter byvekstavtalen 2017–2023, som var geografisk avgrenset til Bergen kommune. Elementene i bompengavtalen fra 2019 er ivaretatt i byvekstavtalen.

I byvekstavtalen inngår statlige bevilgninger til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei over kap. 1320 Statens vegvesen, post 30, delfinansiering av prosjektkostnadene for Bybanen, byggetrinn 4 til Fyllingsdalen på kap. 1332 Transport i byområder mv., post 63, og tiltak finansiert med tilskudd til byområder på kap. 1332, post 66.

Stortinget behandlet i 2017 Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland*, jf. Innst. 90 S (2017–2018). Tiltakene finansieres med statlige og fylkeskommunale midler samt bompenger. Nytt bompengeprogger med 15 nye bomstasjoner ble innført våren 2019. Bypakken er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Miljøloftet.

Dagens enkeltsporede jernbane mellom Bergen og Arna er svært trafikkert. Utbyggingen av dobbeltspor gjennom Ulriken legger til rette for økt frekvens og kapasitet i lokaltogtrafikken i Bergen og et vesentlig styrket togtilbud. Dette er nærmere omtalt under kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73. Trafikkpakke 3 for persontogtrafikken på Bergensbanen ble tildelt Vy Tog AS i desember 2019, og ble startet opp i desember 2020.

Jernbanedirektoratet og fylkeskommunen, ved kollektivselskapet Skyss, inngikk i 2019 avtale om rute-, takst- og billettsamarbeid. Dagens tilbud med bl.a. felles takst i hele Bergen ble videreført også fra desember 2020.

Resultater 2020

For 2020 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen for 2019–2029. Referanseåret er 2018. Nullvekst skal etter avtalen måles innenfor gammel kommunestruktur med de geografiske grensene til Bergen, Lindås, Os, Fjell og Askøy, men i praksis er dette vanske-

lig. Tall for kollektivtransport og klimagassutslipp oppgis dermed med den nye kommunestrukturen. Smitteverntiltak i forbindelse med koronapandemien har hatt betydelig innvirkning på reisemønsteret og -omfanget i 2020.

Trafikkutvikling

Byindeksen viser en nedgang i personbiltrafikken i Bergens-området på 9,6 pst. fra 2018–2020. Fra 2019 til 2020 var nedgangen på 8 pst.

Supplerende indikatorer

I 2020 ble det foretatt om lag 42,5 mill. kollektivreiser (antall påstigninger) med buss og bybane i Bergen kommune, en nedgang på om lag 33 pst. fra 2019 og 29 pst. fra 2018. Det ble foretatt om lag 0,8 mill. reiser med jernbane i Bergen med omland i 2020, noe som var en halvering av nivået for 2019 og 2018. Tallene for 2018 og 2019 for det nye byvekstomtarealet viser at utviklingen her har vært lik den for Bergen kommune. Klimagassutslipp fra veitrafikken (CO₂-ekvivalenter) i Bergen ble redusert med om lag 7,7 pst. fra 2018 til 2019. For hele avtaleområdet var reduksjonen i klimagassutslipp på 7,3 pst. For personbiler i hele avtaleområdet var reduksjonen i klimagassutslipp på 9,7 pst.

Budsjett og bruk av midler i 2020

Tabell 5.12 Foreløpig fordeling av midler i 2020, i Prop. 1 S (2019–2020), side 129, viser hva midlene var planlagt brukt til i 2020. Under omtales større endringer sammenliknet med denne tabellen. Det ble i tillegg satt av om lag 314 mill. kr i belønnings-

midler, 113 mill. kr til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud, og 50 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk.

Midler til gang-, sykkel og kollektivtiltak lang riksvei er brukt til å fullføre kollektivtiltak E16 Olav Kyrres gate, og videre utbygging av sykkelstamvei fra Kristianborg til Bergen sentrum som en del av bybaneprosjektet til Fyllingsdalen.

Det ble brukt vesentlig mindre enn forutsatt, både av bompenger og statlig tilskudd, på bybanen til Fyllingsdalen. Dette skyldes for stor grad av optimisme i periodiseringen. Behovet for midler i 2022 er korrigert, slik at estimert forbruk skal være i samsvar med tilgjengelige midler. Prognose for sluttkostnad og åpningstidspunkt for bybanen til Fyllingsdalen er uendret.

Av belønningsmidlene ble om lag 200 mill. kr brukt av Skyss til å styrke rutetilbudet. De resterende midlene ble ikke brukt i 2020, og fylkeskommunen har satt disse på fond.

Mål og prioriteringer i 2022

Handlingsprogram for Miljøløftet for perioden 2022–2025 ble vedtatt lokalpolitisk våren 2021.

Tabell 6.18 viser foreløpig fordeling av midler. For lokale midler og ekstern finansiering er prioriteringene basert på vedtatt handlingsprogram og budsjett. De prioriterte prosjektene og tiltakene legger til rette for høy utnyttelse av arealer i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken. I tillegg videreføres bybanen til Fyllingsdalen og sykkelstamveien inn til Bergen sentrum fra sør. Dette forventes å bidra til å nå nullvekstmålet.

Endelig prioritering mellom enkelte tiltak blir gjort gjennom porteføljestyringen.

Tabell 6.18 Foreløpig fordeling av midler i 2022

	Budsjett 2022			Mill. kr
	Stat	Lokal	Bompenger	Sum
<i>Riksvei</i>				
Gang-, sykkel- og kollektivtiltak	341			341
<i>Sum riksvei</i>	341			341
<i>Bybanen</i>				
Byggetrinn 4 (inngår i 50/50-ordningen) ¹	600		621	1 221
Byggetrinn 5 (planlegging)			52	52
<i>Sum Bybanen</i>	600		673	1 273
<i>Tilskudd til byområder</i>				
Belønningsmidler til byvekstavtaler	334			334
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	53			53
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	120			120
Gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kommunal og fylkeskommunal vei	84			84
<i>Sum tilskudd til byområder</i>	591			591
<i>Stasjoner og knutepunkter jernbanen</i>				
<i>Lokale veitiltak og programområder</i>		239		239
Sum	1 532	239	673	2 444

¹ Byggetrinn 4 er inkl. i ordningen med statlig delfinansiert av store kollektivprosjekter over kap. 1332 Transport i byområder, post 63.

*Riksvei**Gang-, sykkel- og kollektivtiltak*

Det settes av 341 mill. kr til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 i 2022.

Midlene går bl.a. til å videreføre utbyggingen av E39 Sykkelstamvei Kristianborg–Bergen sentrum, langs Bybanen til Fyllingsdalen. Det vises til nærmere omtale av prosjektet i korridoromtalene under programkategori 21.30 Veiformål. Det settes også av midler til rv. 555/fv. 558 Gyldenpris-krysset og Carl Konows gate og fullføring av kollektivtiltak på E16/fv. 585 Olav Kyrres gate.

Tilskudd til byområder

Det settes av om lag 334 mill. kr i belønningsmidler i 2022 i byvekstavtalen. Belønningsmidlene

brukes i hovedsak til drift av kollektivtransport og mindre kollektivtiltak i avtaleområdet.

I tråd med bompengeavtalen fra 2019 settes det av om lag 53 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i 2022. Midlene går til takstreduksjon for kollektivreisende med periodebillett. Videre settes det av til sammen om lag 120 mill. kr til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i 2022, fordelt med om lag 60 mill. kr på hver av ordningene. Midlene til reduserte bompenger går til å redusere takstene for nullutslippskjøretøy. Midlene til bedre kollektivtilbud går til Bybanen i Bergen.

Som følge av bompengeavtalen fra 2019 kan programrådemidlene som tidligere var forbeholdt tiltak langs riksveiene i byområder med byvekstavtaler, brukes innenfor fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde i byområder med slike avtaler. Det settes av om lag 84 mill. kr til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kommunal og

fylkeskommunal vei, over kap. 1332 Transport i byområder mv., post 66. Midlene benyttes bl.a. til videreføring av utbygging av prosjektene Infrastruktur Paradis i Bergen og Kulvert Idrettsvegen i Øygarden kommune.

Lokale veitiltak og programområder

Det er lagt til grunn 239 mill. kr i fylkeskommunale midler til programområdetiltak på fylkesvei. Midlene går til gang-, sykkel- og kollektivtiltak, trafikksikkerhetstiltak samt sentrums- og knutepunktutvikling. I tillegg går de til planlegging og prosjektering av tiltak på fylkesvei, samt kostnader til sekretariat og holdningsskapende arbeid. Eksempler på prosjekter finansiert med lokale midler er gang- og sykkelvei på fylkesvei langs Bybanen til Fyllingsdalen og etablering av trolleybusslinje til Laksevåg i Bergen.

Bybanen, byggetrinn 4 til Fyllingsdalen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021).

Prosjektet omfatter bygging av 10 km trasé for Bybanen mellom Kaigaten og Oasen senter i Fyllingsdalen, inkl. sju holdeplasser, bl.a. en underjordisk holdeplass ved Haukeland. I tillegg inngår bygging av to tunneler og flere sykkelveier. Anleggsarbeidene startet i desember 2018, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2022.

Styringsrammen for Bybanen, byggetrinn 4, er fastsatt til om lag 7,3 mrd. 2022-kr. Det endelige statlige bidraget til prosjektet gjennom 50/50-ordningen er fastsatt til inntil om lag 3,6 mrd. 2022-kr. Det settes av 600 mill. kr i statlig tilskudd til prosjektet i 2022. Det lokale bidraget på 621 mill. kr dekkes i sin helhet av bompenger. Det har vært ubalanse i restbehovet mellom statlige og lokale midler. Dette skyldes primært at bompengene var lavere enn forutsatt i Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bybakke Bergen i Hordaland*, jf. Innst. 90 S (2017–2018), fram til nytt bompengepopplegg ble innført i april 2019. Etter dette er nivået som forutsatt i proposisjonen. Ubalansen i restbehov er kompensert i budsjettforslaget for 2022.

Tabell 6.19 Bybanen til Fyllingsdalen

	Mill. kr					
	Styringsramme	Prognose sluttkostnad	Budsjett 2022		Restbehov per 01.01.23	
			Statlige midler ¹	Lokalt bidrag inkl. bompenger	Statlige midler	Lokalt bidrag inkl. bompenger
Bybanen til Fyllingsdalen	7 240	7 240	600	621	340	446

¹ Gjelder statlig tildeling til 50/50-prosjektet over kap. 1332, post 63.

I handlingsprogrammet til Miljøløftet er det satt av bompenger til planlegging av Bybanen til Åsane (byggetrinn 5). Byggetrinn 5 inngår ikke i den inngåtte byvekstavtalen i den statlige delfinansieringen av store kollektivprosjekter.

Jernbaneinvesteringer

I 2022 planlegges eller bygges flere tiltak, som utbedring av spor og stasjoner i Bergens-området, for å gi de reisende et bedret togtilbud og for å gi bedre vilkår for godstransporten. Dobbeltsporet mellom Bergen og Arna skal stå ferdig sammen med oppgradering av Bergen stasjon, Arna stasjon og Nygårdstangen godsterminal i 2025. Dobbeltsporet legger til rette for dobbelt frekvens på strekningen Bergen–Arna. På Nygårdstangen skal godshåndteringskapasitet økes med mer enn

50 pst. For en nærmere omtale vises det til programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Trondheims-området

Historikk og hovedtrekk i avtalen

I juni 2019 ble det inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Trøndelag fylkeskommune og Trondheim, Stjørdal, Melhus og Malvik kommuner. Avtalen erstatter bymiljøavtalen 2016–2023, som var geografisk avgrenset til Trondheim kommune. For å følge opp bompengavtalen fra 2019 sluttet regjeringen i juni 2020 seg til en tilleggsavtale for Trondheims-området for perioden 2019–2029.

I byvekstavtalen inkl. tilleggsavtalen inngår statlige bidrag til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30, delfinansiering av prosjektkostnadene for Metrobuss på kap. 1332 Transport i byområder mv., post 63, tiltak finansiert med tilskudd til byområder på kap. 1332, post 66, og stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73.

Tidligere var Miljøpakken begrenset til bompengereinkrevningen, i det videre omtalt som Bypakke Trondheim. Tiltakene i bypakken finansieres gjennom statlige midler, bompenger og fylkeskommunale og kommunale midler. Trinn 1 ble behandlet av Stortinget gjennom St.prp. nr. 85 (2008–2009) *Om delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim* og Innst. S. nr. 347 (2008–2009). Trinn 2 ble behandlet av Stortinget gjennom Prop. 172 S (2012–2013) *Finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2* og Innst. 494 S (2012–2013). Trinn 3 ble behandlet av Stortinget gjennom Prop. 36 S (2017–2018) *Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenget innkrevningsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet* og Innst. 157 S (2017–2018).

Bypakke Trondheim er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Miljøpakken. I byvekstavtalen for perioden 2019–2029 er det forutsatt at bompengebdraget i bypakken kan brukes i hele avtaleområdet, dvs. i Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal kommuner. Det utarbeides fireårige handlingsprogram som omfatter hele området, der kommunene selv skal foreta porteføljestyling innen egen kommune og innenfor den finansiering som det legges opp til for kommunen i handlingsprogrammet.

Selv om virkeområdet for bruk av bompengene er utvidet, har Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune fortsatt råderett over bompengeopplegget i Trondheim, innenfor rammene av Prop. 172 S (2012–2013) og Innst. 494 S (2012–2013) samt Prop. 36 S (2017–2018) og Innst. 157 S (2017–2018).

Trønderbanen spiller en viktig rolle i Trondheims-området. Videre satsing på jernbanen i Trondheims-området innebærer bl.a. innfasing av nye togsett med økt kapasitet. Det skal også jobbes videre med stasjons- og knutepunktutvikling og elektrifisering av deler av jernbanen. I henhold til byvekstavtalen er det et mål å etablere to tog i timen på strekningen Melhus–Steinkjer innen utgangen av 2024. For å legge til rette for god samordning av togtilbudet og resten av kollektivtrafikken har Jernbanedirektoratet og Trøndelag fylkeskommunes administrasjonsselskap for kol-

lektivtrafikk, AtB, inngått avtale om takst-, rute- og billettsamarbeid. Koordineringen av dette vil på sikt fases over til ny operatør. Persontogene drives av SJ Norge AS.

Resultater 2020

Resultatene gjelder oppfølging av byvekstavtalen med Trøndelag fylkeskommune og Trondheim, Stjørdal, Melhus og Malvik kommuner med referanseår 2019. Smitteverntiltak i forbindelse med koronapandemien har hatt betydelig innvirkning på reisemønsteret og -omfanget i 2020.

Trafikkutvikling

Byindeksen viser en nedgang i personbiltrafikken i Trondheim på 6,7 pst. fra 2019 til 2020, etter en svak økning på 1,3 pst. fra 2018 til 2019.

Supplerende indikatorer

I avtaleområdet ble det i 2020 foretatt om lag 23,3 mill. kollektivreiser med buss og trikk. Dette var en reduksjon på 41,5 pst. sammenliknet med 2019. I 2019 ble det innført ny rutestruktur, som la opp til endringer i hvordan man reiser, bl.a. med matebusser og omstigninger. Denne omleggingen har i seg selv gitt økt antall påstigninger. Tallene for 2019 og 2020 kan derfor ikke sammenliknes med tall for tidligere år. Det ble foretatt om lag 651 000 jernbanereiser i avtaleområdet og omland i 2020, som var en reduksjon på 48,9 pst. fra 2019.

Klimagassutslipp (CO₂-ekvivalenter) fra veitrafikken avtaleområdet ble redusert med om lag 3,9 pst. fra 2018 til 2019. For personbiler ble det en reduksjon i klimagassutslipp fra 2018 til 2019 på 6,0 pst.

Budsjett og bruk av midler i 2020

Tabell 5.15 Foreløpig fordeling av midler i 2020 i Prop. 1 S (2019–2020), side 132, viser hva midlene var planlagt brukt til i 2020. Under omtales større endringer sammenliknet med denne tabellen. Det ble i tillegg satt av om lag 56 mill. kr til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud, og 50 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i 2020.

Riksveimidlene ble brukt på E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen, som er åpnet for trafikk. Prosjektet rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger ble startet opp høsten 2020.

Midler til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei er i hovedsak brukt til å planlegge tiltak som har oppstart i 2021 og senere.

Metrobussprosjektene i Høgskolevegen og Jonsvannsvegen i Trondheim ble ferdige i 2020. Det gjenstår avklaring for flere av de store gateprosjektene i Trondheim og oppstart for prosjektene er forsinket på grunn av manglende plan-avklaringer.

På lokale veier i Trondheim ble det i 2020 bl.a. ferdigstilt 22 nye snarveier og om lag 5 km fortau, sykkelfelt og sykkelveier. I tillegg er det ferdigstilt jernbaneundergang ved Melhus og skysstasjon og innfartsparkering på Ler med 40 parkeringsplasser.

Belønningsmidlene er i hovedsak brukt til drift av kollektivtransport. Midlene tildelt for

reduerte billettpriser på kollektivtrafikk og reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud ble ikke brukt i 2020 i påvente av en omforent prioritering av tiltakspakke mellom partene.

Mål og prioriteringer 2022

Tabell 6.20 viser foreløpig fordeling av midler i 2022. Prioriteringene av lokale midler og ekstern finansiering er basert på forslag til handlingsprogram for Miljøpakken for perioden 2021–2024.

Endelig prioritering mellom enkelte tiltak vil skje gjennom porteføljestyringen.

Tabell 6.20 Foreløpig fordeling av midler i 2022

	Budsjet 2022			Mill. kr
	Stat	Lokal	Bom penger	Totalt
<i>Riksvei</i>				
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger			300	300
Gang-, sykkel- og kollektivtiltak	30			30
<i>Sum riksvei</i>	30		300	330
<i>Metrobuss</i>				
<i>Tilskudd til byområder</i>				
Belønningsmidler til byvekstavtaler	272			272
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	53			53
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	60			60
Gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kommunal og fylkeskommunal vei	21			21
<i>Sum tilskudd til byområder</i>	406			406
<i>Stasjoner og knutepunkter jernbanen</i>	30			30
<i>Lokale veitiltak og programområder</i>		194	250	444
Sum	466	194	550	1 210

Riksvei

Store prosjekter

For 2022 er det lagt til grunn 300 mill. kr i bompenger til prosjektet rv. 706 Nydalsbrua i Trondheim med tilknytninger. Det vises til nærmere omtale av prosjektet i korridoromtalene under programkategori 21.30 Veiformål. Videre blir Klett-krysset i Trondheim midlertidig bygd om for å bedre trafiksikkerheten.

Gang-, sykkel- og kollektivtiltak

Det settes av 30 mill. kr til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei i 2022.

Det har de siste årene vært gjennomført få sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei i Trondheim. Det arbeides nå med flere reguleringsplaner, og det forventes en vesentlig økt aktivitet de neste årene. Det ventes også økt aktivitet som et

resultat av at avtaleområdet ble utvidet med de tre kommunene Stjørdal, Melhus og Malvik i 2019.

Midlene i 2022 brukes til å bygge ut hovedsykkelvei langs rv. 706 mellom Gildheim og Sluppen i Trondheim. Det jobbes med reguleringsplan for kollektivfelt i den sørlige delen av E6 Okstadbakkan, inkl. sykkeltiltak på Tonstad i Trondheim.

Tilskudd til byområder

Det settes av om lag 272 mill. kr i belønningssmidler, som bl.a. skal brukes til drift av kollektivtrafikk, sykkeltiltak på fylkesvei og kommunal vei, informasjonsarbeid og mobilitetsrådgivning.

I tråd med bompenggeavtalen fra 2019 settes det av om lag 53 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtransport. Tilskuddet skal bl.a. brukes til takstreduksjon for å få flere til å reise kollektiv til jobb istedenfor å bruke privatbil, for å øke passasjerbelegget i lavtrafikkperioder og for å få flere fritidsreiser over på kollektivtransport.

Videre settes det av til sammen om lag 60 mill. kr til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud, dvs. om lag 30 mill. kr til hver av ordningene. Midlene til bedre kollektivtilbud går til investeringer og driftstiltak til Metrobuss, til kollektivinfrastrukturtiltak utenfor Metrobuss og til andre kollektivtiltak som følger opp målene i byvekstavtalen.

Som følge av bompenggeavtalen fra 2019 kan midler til mindre investeringstiltak som tidligere var forbeholdt tiltak langs riksveiene i byområder med byvekstavtaler, brukes innenfor fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde i byområder med slike avtaler. Det settes av om lag 21 mill. kr til

gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kommunal og fylkeskommunal vei, over kap. 1332 post 66. Midlene benyttes til videreføringen av utbyggingen av en sykkelbru over fv. 6682 ved Saupstad.

Metrobuss

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 115 og 133.

Metrobussprosjektet omfatter bygging av et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på veiinfrastrukturen, teknisk infrastruktur, publikumsområder og bussmateriell. Prosjektet vil legge til rette for et tilbud med god komfort og høy standard, som vil gi god framkommelighet og regularitet for kollektivtransporten i Trondheim.

Styringsrammen for Metrobuss er opprinnelig fastsatt til 3,4 mrd. 2019-kr, eller om lag 3,7 mrd. 2022-kr. Det er gjennomført kostnadsreducerende tiltak i prosjektet, og det legges nå til grunn en prognose for sluttkostnad på om lag 3,1 mrd. 2022-kr. I byvekstavtalen for perioden 2019–2029 er det statlige tilskuddet til Metrobuss fastsatt til 1,7 mrd. 2019-kr, ekskl. merverdiavgift på fylkes- og kommunal vei. Det er utarbeidet en oppdatert finansieringsplan som blir lagt til grunn for de årlige statlige midlene til Metrobussprosjektet.

I 2022 blir deler av Kongens gate og deler av Innherredsveien i Trondheim bygd om. På grunn av forsinkelser i avklaringene for flere av gateprosjektene er det tilgjengelig lokale midler fra 2020 og 2021. Det settes derfor ikke av statlige tilskudd til Metrobuss for 2022 over kap. 1332, post 63.

Tabell 6.21 Metrobuss

	Styringsramme	Prognose sluttkostnad	Mill. kr			
			Budsjett 2022		Restbehov per 01.01.23	
			Statlige midler ¹	Lokalt bidrag inkl. bompenger	Statlige midler	Lokalt bidrag inkl. bompenger
Metrobuss	3 700	3 027	0	0	1 413	438

¹ Gjelder statlig tildeling til 50/50-prosjektet over kap. 1332 post 63.

Lokale veitiltak og programområder

Lokal finansiering består av bidrag fra kommunene og fylkeskommunen på til sammen om lag 194 mill. kr. Forpliktelsen inkluderer tilbakeføring av fylkeskommunal og kommunal merverdiavgift-

kompensasjon for tiltak utført på fylkeskommunale og kommunale veier. I tillegg er det lagt til grunn 250 mill. kr i bompenger på lokale veitiltak. Trøndelag fylkeskommune planlegger for byggestart av fv. 704 Tanem–Tulluan, fv. 707 Brå bru og fv. 707 Berg–Høstadvorsen høsten 2021. For

øvrig brukes midlene i hovedsak til gang-, sykkel- og kollektivtiltak og trafikksikkerhetstiltak.

Jernbaneinvesteringer

Utvikling av Trønderbanen er prioritert for å gi de reisende et bedre togtilbud. Arbeidet med å elektrifisere strekningene Trondheim–Stjørdal og Hell–Storlien fortsetter i 2022 Videre skal det planlegges for nødvendige infrastrukturtiltak for økt frekvens på Trønderbanen planlegges, og nye adkomster til plattformer på Hommelvik og Stjørdal stasjoner. Videre legges det opp til oppstart av bygging av byggetrinn 2 på Trondheim S med ny terminalbygning inkl. adkomster til plattformer. For en nærmere omtale vises det til programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Nord-Jæren

Historikk og hovedtrekk i avtalen

I august 2020 ble det inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg og Rogaland fylkeskommune. Elementene i bompengavtalen fra 2019 er ivaretatt i byvekstavtalen.

I byvekstavtalen inngår statlige bidrag til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30, delfinansiering av prosjektkostnadene for Bussveien på kap. 1332 Transport i byområder mv., post 63, tiltak finansiert med tilskudd til byområder på kap. 1332, post 66, og stasjoner og knutepunkter langs jernbanen på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73.

Bypakke Nord-Jæren ble behandlet av Stortinget i Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommuner i Rogaland* og Innst. 214 S (2016–2017). Bypakken er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Bymiljøpakken.

Togoperatøren GoAhead AS har ansvar for persontogtilbudet på Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen. For å legge til rette for god samordning av togtilbudet og resten av kollektivtrafikken har Jernbanedirektoratet inngått avtale med Rogaland fylkeskommunes administrasjonsselskap for kollektivtrafikk, Kolumbus, om takst, rute- og billettsamarbeid.

Byvekstavtalen skal bidra til å legge til rette for god byutvikling ved at partene skal samarbeide om områdeutvikling knyttet til sentrum, knutepunkter og stasjoner. I byvekstavtalen for

Nord-Jæren er stasjonene Stavanger, Paradis, Sandnes og Skeiane særskilt omtalt.

Effektivisering av prosjektene i porteføljen

I bompengavtalen fra 2019 er det stilt krav om at det skal være balanse mellom inntekter og utgifter i hver enkelt byvekstavtale. I byvekstavtalen for Nord-Jæren er det derfor forutsatt en generell effektivisering og omfangsreduksjon av prosjektporteføljen på 2 mrd. kr for å oppnå balanse mellom kostnader og inntektsgrunnlag. På grunn av overskridelser knyttet til Jærenpakke 1 har det i tillegg vist seg å være behov for å redusere kostnadene ytterligere med om lag 400 mill. kr. I desember 2020 vedtok styringsgruppen for Bymiljøpakken en effektivisering av porteføljen i tråd med dette. Resultatet fra en økonomisk gjennomgang av Jærenpakke 1 har vist at forpliktelsene overført til Bymiljøpakken er på totalt 700 mill. kr. Det innebærer at porteføljen til Bymiljøpakken må effektiviseres med ytterlige 300 mill. kr. Det pågår en prosess med å vurdere tiltak for å oppnå balanse i porteføljen og det tas sikte på vedtak høsten 2021.

Resultater 2020

For 2020 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen. Referanseåret er 2019, og den geografiske avgrensningen er Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner etter kommunegrensene som gjaldt før kommunesammenslåingene 1. januar 2020. Smitteverntiltak i forbindelse med koronapandemien har hatt betydelig innvirkning på reisemønsteret og -omfanget i 2020.

Trafikkutvikling

Byindeksen viser en nedgang i personbiltrafikken på Nord-Jæren på 7,6 pst. fra 2018 til 2020, med størst nedgang på 5,1 pst. fra 2019 til 2020.

Supplerende indikatorer

I 2020 var det om lag 16,5 mill. kollektivreiser med buss og båt på Nord-Jæren (målt i antall påstigninger). Dette var en nedgang på om lag 27 pst. fra 2019, etter en økning året før. Samlet gikk tallet på kollektivreiser ned med om lag 16 pst. fra 2018 til 2020. For reiser med jernbane (målt i antall påstigninger på Nord-Jæren med omland) er reduksjonen fra 2018 til 2020 på nærmere 60 pst.

Budsjett og bruk av midler i 2020

Tabell 5.18 Foreløpig fordeling av midler i 2020 i Prop. 1 S (2019–2020), side 136, viser hva midlene var planlagt brukt til i 2020. Under omtales større endringer sammenliknet med denne tabellen. Det ble i tillegg satt av om lag 228 mill. kr i belønningsmidler, 166 mill. kr til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud, 50 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk og 50 mill. kr til kompensasjon for fjerning av rushtidsavgiften på Nord-Jæren. Riksveimidlene ble hovedsakelig brukt på prosjektene E39 Eiganestunnelen i Stavanger og E39 Sykkelstamvegen mellom Sandnes og Stavanger.

På Bussveien var det i 2020 vesentlig lavere aktivitet enn planlagt, i hovedsak som følge av den

pågående prosessen med effektiviseringstiltak i Bymiljøpakkens portefølje.

Det har vært et stort mindreforbruk på lokale veitiltak og mindre statlige investeringer langs riksvei (programområder). Det skyldes at vedtak i Bymiljøpakken ikke har blitt gjort tidsnok til at kommunene og fylkeskommunen fikk tatt tiltakene inn i sine plan- og byggeprogram.

En del av tilskuddene ble ikke brukt i 2020 og ble overført til 2021.

Mål og prioriteringer i 2022

Tabell 6.22 viser foreløpig fordeling av midler i 2022. Prioriteringene er basert på utkast til handlingsprogram for Bymiljøpakken for perioden 2022–2025. Endelig prioritering mellom enkelte tiltak blir gjort gjennom styringen av porteføljen.

Tabell 6.22 Foreløpig fordeling av midler i 2022

	Budsjett 2022			Mill. kr
	Stat	Lokal	Bompenger	Sum
<i>Riksvei</i>				
E39 Eiganestunnelen	146			146
Rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen (TKV)			215	215
E39 Osli–Hove			50	50
Gang-, sykkel- og kollektivtiltak	244		25	269
<i>Sum riksvei</i>	390		290	680
<i>Bussveien</i>				
	500		514	1 014
<i>Tilskudd til byområder</i>				
Belønningsmidler til byvekstavtaler	236			236
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	53			53
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	177			177
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	53			53
<i>Sum tilskudd til byområder</i>	519			519
<i>Stasjoner og knutepunkter jernbanen</i>				
	26			26
<i>Lokale veitiltak</i>				
Programområde på fylkesvei/kommunal vei			474	474
Andre kollektivprosjekter			103	103
<i>Sum lokale veitiltak</i>			577	577
Sum	1 435		1 381	2 816

*Riksvei**Store prosjekter*

For 2022 settes det av 146 mill. kr i statlige midler til å fullføre utbyggingen av prosjektet E39 Eiganestunnelen. I tillegg legges det til grunn 215 mill. kr i bompenger til bygging av rv. 509 Sør-Tjora-Kontinentalvegen (Transportkorridor vest). Videre legges det til grunn 50 mill. kr i bompenger til å starte opp utbygging av E39 Osli-Hove. Det vises til nærmere omtale i korridoromtalene under programkategori 21.30 Veiformål.

Gang-, sykkel- og kollektivtiltak

Det settes av 244 mill. kr til gang-, sykkel- og kollektivtrafikktiltak langs riksvei. Midlene brukes til å videreføre utbyggingen av flere delstrekninger på E39 Sykkelstamveien. Det vises til nærmere omtale av delstrekningen Sørmarka–Smeaheia mellom Stavanger og Sandnes i korridoromtalene under programkategori 21.30 Veiformål.

Tilskudd til byområder

Det settes av om lag 236 mill. kr i belønningsmidler, som bl.a. skal brukes til drift av kollektivtrafikk.

I tråd med bompenggeavtalen fra 2019 settes det av til sammen om lag 177 mill. kr til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud fordelt med om lag 88 mill. kr på hver av ordningene. Midlene

til bedre kollektivtilbud går bl.a. til infrastrukturtiltak som gir fortrinn for kollektivtrafikken, elektrifisering av bussflåten og økt ruteproduksjon.

Det settes også av om lag 53 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i 2022. Midlene skal brukes til prisreduksjon i takstsonen for Nord-Jæren samt takstreduksjon for dagspass og periodepass.

Som følge av lokale vedtak om å fjerne rush-tidsavgiften (tidsdifferensierte takster) settes det av om lag 53 mill. kr i 2022 for å kompensere for reduserte bompenggeinntekter i tråd med bompenggeavtalen fra 2019.

Bussveien

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 136–138.

Bussveien omfatter bygging av et sammenhengende høykvalitets bussystem på Nord-Jæren. Den legger til rette for et kollektivtilbud med god punktlighet og høy kapasitet, samt byutvikling langs traseen.

Som følge av effektiviseringstiltakene, jf. omtale i avsnittet Effektivisering av prosjektene i porteføljen, er ny totalramme for Bussveien om lag 11,4 mrd. 2022-kr. I byvekstavtalen er det statlige bidraget til Bussveien fastsatt til om lag 5,5 mrd. 2022-kr. Framdriften er forsinket som følge av arbeid med å avklare løsninger for flere delstrekninger.

Tabell 6.23 Bussveien

	Mill. kr					
	Styringsramme	Prognose sluttkostnad	Budsjett 2022		Restbehov per 01.01.23	
			Statlige midler ¹	Lokalt bidrag inkl. bompenger	Statlige midler	Lokalt bidrag inkl. bompenger
Bussveien	-	11 400	500	514	4 789	5 278

¹ Gjelder statlig tildeling til 50/50-prosjektet over kap. 1332 post 63.

Lokale veitiltak og programområder

Det legges til grunn om lag 474 mill. kr i bompenger til mindre investeringer på fylkes- og kommunal vei.

Jernbaneinvesteringer

Utvikling av Jærbanen er prioritert for å gi de reisende et bedre togtilbud og for å styrke byaksen

mellom Stavanger og Sandnes. Første tilbudsforbedring er byggingen av et nytt vendespor på Ganddal stasjon. Gjennom å forlenge dagens lokaltog mellom Stavanger og Sandnes til Ganddal med fire avganger i timen styrkes togtilbudet. Planleggingen av Stavanger stasjon videreføres med mål om å tilrettelegge for seks lokal-/regionaltog i timen mellom Stavanger og Skeiane.

I tråd med byvekstavtalen for Nord-Jæren skal Sandnes stasjon oppgraderes. Dette er planlagt

ferdigstilt innen utgangen av 2023, men arbeidet skal samordnes og bli ferdig sammen med øvrig utvikling av Ruten i Sandnes og Bussveien. Arbeidet med kommunedelplan for strekningen Sandnes–Nærbø fortsetter gjennom perioden. Dette vil

gi en viktig avklaring av jernbanens arealbehov på strekningen, og gjør det mulig med en framtidig utbygging av dobbeltspor på strekningen og timinutters frekvens Stavanger–Nærbø.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022	Endring i pst.
1351	Spordrift AS		200 000		-100,0
1352	Jernbanedirektoratet	28 012 492	31 866 607	31 677 500	-0,6
1354	Statens jernbanetilsyn	95 479	96 754	98 000	1,3
	Sum kategori 21.50	28 107 971	32 163 361	31 775 500	-1,2

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022	Endring i pst.
4352	Jernbanedirektoratet	10 389	4 300	4 400	2,3
4354	Statens jernbanetilsyn	15 062	15 700	16 100	2,5
4356	Bane NOR SF		200 000		-100,0
	Sum kategori 21.50	25 451	220 000	20 500	-90,7

Hovedmålene for regjeringens samferdselspolitikk er trukket opp i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Det overordnede målet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.

Samferdselsdepartementets virkemidler i jernbanesektoren omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn samt eierstyring av Bane NOR SF, Vygruppen AS, Spordrift AS, Norske tog AS og Entur AS.

Jernbanedirektoratet skal ivareta helheten i jernbanesektoren og har koordinerende ansvar overfor relevante aktører og forvalter tildelte bevilgninger. Bane NOR skal sørge for tilgjengelig jernbaneinfrastruktur ved å bygge ut, forvalte, drifte og vedlikeholde denne samt trafikkstyring. Norske tog eier og leier ut persontog til operatø-

rer som vinner anbud om å kjøre persontogtrafikk. Spordrift leverer tjenester innen drift og og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur. Entur har ansvaret for en nasjonal digital plattform for reiseinformasjon og billettering for kollektivtransport. Vygruppen er et transportselskap som bl.a. opererer persontransport med tog. Statens jernbanetilsyn har hovedansvaret for tilsyn med norsk jernbane, inkl. tunnelbane, sporvei og forstadsbane samt tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger.

Økningen i jernbanebudsjettet har vært høy fra 2013. Regjeringens forslag til bevilgning til jernbaneformål er til sammen om lag 31,8 mrd. kr som viderfører det høye nivået fra 2021.

For kap. 1352 Jernbanedirektoratet foreslås det bevilget 31,7 mrd. kr. Bevilgningen dekker utgifter til drift av Jernbanedirektoratet og direk-

toratets utredningsoppgaver, kjøp av persontransporttjenester med tog samt kjøp av tjenester fra Bane NOR for drift og vedlikehold, planlegging og investeringer i jernbaneinfrastruktur. Jernbanedirektoratet koordinerer også arbeidet med toganskaffelser sammen med Norske tog. Fra 2022 vil videre planlegging og noe forberedende arbeid av fellesprosjektet Ringeriksbanen og ny E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss (FRE16) utføres av Nye Veier AS. Midlene bevilges over kap. 1321, post 71 Tilskudd til særskilte infrastrukturprosjekter. For nærmere omtale av dette prosjektet, se programkategori 21.30 Vegformål.

I 2022 prioriteres bl.a. innfasing av 13 togsett av Type 74 på Østlandet, økt innsats i fornying av jernbanens infrastruktur, videre planlegging og rasjonell videreføring av igangsatte byggeprosjekter samt videreføring av prosjektet med signal- og sikringssystemet ERTMS. For å sikre at fjernogtilbudet opprettholdes i overgangen fra gamle til nye langdistansetog prioriterer regjeringen midler til kjøp av 30 reservevogner fra Tyskland og forberedelse av ombygging av disse. Regjeringen prioriterer å fullføre igangsatte tilbudsforbedringer. Dette innebærer bl.a. at InterCity-prosjektene til Tønsberg, Moss og Hamar prioriteres med rasjonell gjennomføring.

Jernbanedirektoratet har ansvaret for å fastsette standarder for kunngjøring av rutedata (reiseplanlegging) og elektronisk billettering, og for statens kjøp av tjenester innen reiseplanlegging og elektronisk billettering fra Entur AS. Det vises til omtale under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Til Statens jernbanetilsyn foreslås det bevilget 98 mill. kr.

Resultatrapport 2020

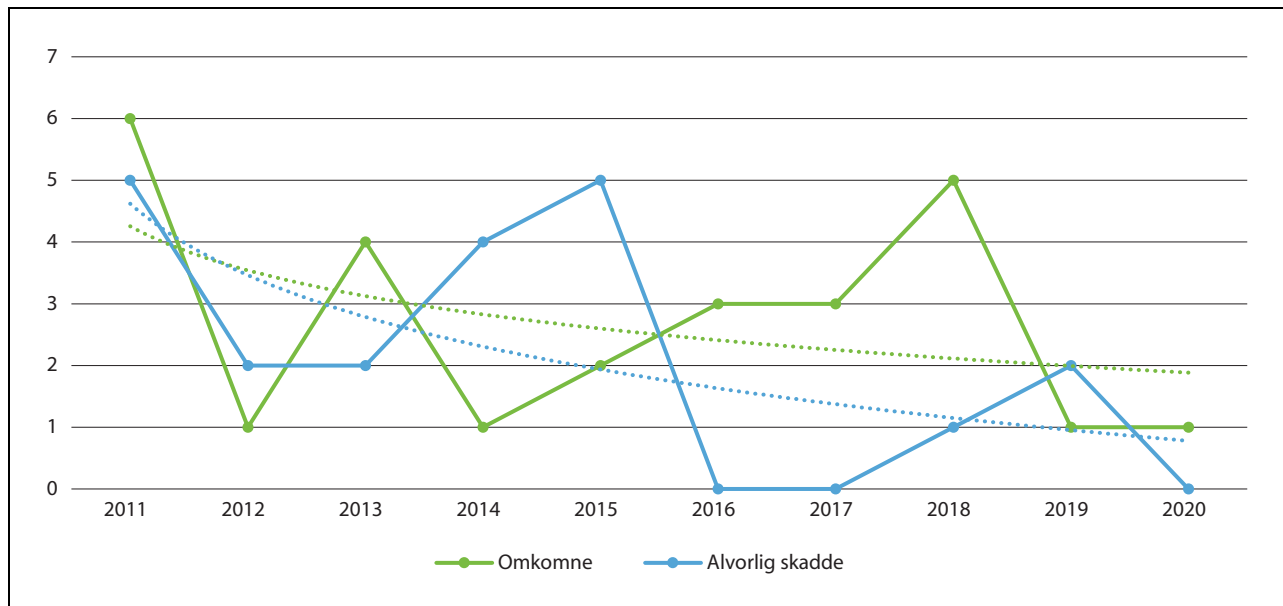
I samsvar med Nasjonal transportplan 2018–2029 rapporteres det på resultater i 2020 på hovedmålene framkommelighet, sikkerhet, og klima og miljø. Ved å oppfylle målene gis jernbanens brukere et godt togtilbud i tråd med transportbehovene.

Samferdselsdepartementet har med utgangspunkt i etappemålene i Nasjonal transportplan 2018–2029 fastsatt måltall for sikkerhet, driftsstabilitet og kundetilfredshet i jernbanesektoren. Disse omfatter kun Bane NORs virksomhet. Tabell 6.24 viser målene for 2020 og 2021 og resultatene i 2020. Omtalene av de enkelte områdene er supplert med resultater for togselskapene der dette er relevant.

Tabell 6.24 Mål og resultater 2020

Parameter	Mål 2020	Resultat 2020	Mål 2021
<i>Sikkerhet¹</i>			
Maksimalt antall drepte siste fem år	17	13	16
Maksimalt antall personskader, hardt skadd, siste 5 år	14	3	13
<i>Driftsstabilitet</i>			
Punktlighet alle persontog i pst.	90,0	92,7	90,0
Punktlighet Gardermobanen i pst.	96,0	96,7	96,0
Oppetid i pst.	99,3	99,3	99,3
Regularitet i pst.	99,2	93,8	99,2
<i>Kundetilfredshet</i>			
Bane NORs resultat i togoperatørenes kundeundersøkelse	75	74	75
Brukerundersøkelse blant togselskapene	67	65	68

¹ Indikatoren *Maksimalt antall alvorlige hendelser, «Jernbaneulykker», siste 5 år*, er tatt ut av målmatrisen fra og med resultatrapporteringen for 2020. Feil ved kontaktledningsanlegg kan føre til at en jernbanestrekning stenges mer enn seks timer, og klassifiseres dermed som en «jernbaneulykke». Denne typen hendelser er en betydelig årsak til antall ulykker som rapporteres. Denne indikatoren har derfor begrenset nytte som indikator for sikkerhet.



Figur 6.5 Årlig antall omkomne og alvorlig skadde i ulykker på jernbanenettet i 2011–2020

Kilde: Jernbanedirektoratet

Sikkerhet

Sikkerhetsnivået på det norske jernbanenettet er blant det høyeste i Europa. Tall for indikatorene *Antall drepte* og *Antall alvorlig skadde* viser at målet om å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået er ivaretatt.

Antall omkomne er lavt, men enkelthendelser gir variasjoner fra år til år. Trendlinjer for alvorlig skadde og omkomne i ulykker (stiplet linje i figur 6.5) viser at nivået er stabilt og lavt. Antall omkomne og hardt skadde i ulykker er innenfor måltallene. De fleste som har omkommet, er personer som har oppholdt seg i sporet eller på planoverganger.

Sikkerheten ved jernbanen er forbedret gjennom mange år. Dette er et resultat av systematisk, risikobasert sikkerhetsarbeid og etablering av barrierer mot ulykker. Den gjenstående risikoen består hovedsakelig av farer fra omgivelsene, f.eks. atferd fra personer i spor eller på planovergang, eller hendelser som ras og utglidninger. Dette kan det være vanskelig å finne effektive og målrettede tiltak mot og krever kunnskap og kartlegging. Risiko for atferd fra personer som ikke er passasjerer, er særlig knyttet til planoverganger. Økt og endret bruk kan over tid medføre en økt risiko for påkjørsler både på og utenfor lovlige krysningssteder. Norsk jernbane har så langt ikke vært utsatt for alvorlige hendelser med personskade knyttet til ras og utglidninger.

Det er trygt å kjøre tog, trikk og t-bane i Norge. Hos aktørene som opererer i Norge, er drift, jernbaneinfrastruktur og kjøretøy i all hovedsak i samsvar med kravene som stilles til sikkerhet og samtrafikkvegne. I denne sammenhengen inkluderes tog, t-bane og trikk i begrepene «kjøretøy» og «jernbaneinfrastruktur». For å sikre mest mulig effektive tilsynsprosesser arbeidet Statens jernbanetilsyn i 2020 med å utvikle tilsynsmetodikk og veilede aktører i bransjen. Søknader om sikkerhetssertifikater og lisenser for jernbanevirksomheter og fornyelse av disse samt meldinger og søknader om tillatelse til å ta i bruk infrastruktur og kjøretøy, behandler Statens jernbanetilsyn fortløpende og i dialog med virksomhetene.

Sikkerhet i taubaner og fornøyelsesinnretninger

For taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger var antall innrapporterte uønskede hendelser mer enn halvert i 2020 sammenliknet med 2019. Statens jernbanetilsyn vurderer at dette i hovedsak skyldes et lavere aktivitetsnivå i bransjene som følge av koronapandemien. Planlagte stedlige systemtilsyn for taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger har på grunn av smitteverntiltak blitt gjennomført på digitale plattformer eller blitt erstattet med tilbud om veiledning. Tilsynet vurderer at behovet for kontroll av virksomheter er godt ivaretatt gjennom bruk av digitale plattformer, men

dersom smitteverntiltakene vedvarer, må det vurderes alternativer for stedlig verifikasjon.

Tilsyn viser at det fortsatt er utfordringer knyttet til å etterleve regelverk, særlig for fornyelsesinnretninger, og spesielt innenfor sikkerhetsstyring. Behovet for veiledning er stort, men Statens jernbanetilsyn vurderer at sikkerheten likevel er god. Aktører pålegges å rette opp mangler som avdekkes under tilsyn. Ved alvorlige mangler stenges virksomheten. Det er svært sjeldent det er behov for en slik alvorlig sanksjon.

I 2020 har digitalisert innsending og registrering av søknader om driftstillatelser, i kombinasjon med veiledning, ført til mer komplette søknader og kortere behandlingstid.

Samfunnssikkerhet

Jernbanedirektoratet har det overordnede ansvaret for samordningen av samfunnssikkerhet i jernbanesektoren. Bane NOR er infrastrukturforvalter og har det operative ansvaret for å koordinere med øvrige aktører i sektoren og beslutte tiltak.

Bane NOR jobber systematisk med å styrke jernbaneinfrastrukturen for at den skal kunne tåle klimapåkjenninger og naturhendelser. I 2020 ble skred- og flomfaren fra terrenget langs jernbanen kartlagt på strekninger med størst fare for hendelser. Dette danner grunnlag for anbefalte tiltak basert på risiko- og kost-/nytte vurderinger. Foretaket har innført rutiner som sikrer at tilstanden på stikkrenner, tunneler og skjæringer kontrolleres med faste intervaller, slik at behovet for nødvendig vedlikehold og fornying oppdages i tide. Systemer og beredskap for å håndtere natur- og klimarelaterte hendelser er en del av Bane NORs helhetlige beredskapsplanverk.

Andre prioriterte områder i 2020 var informasjonssikkerhet og IKT-sikkerhet samt sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner. Bane NOR har laget en oversikt over trusler, sårbarheter, tiltak og risikostatus samt en kartlegging og skadevurdering av mulige skjermingsverdige objekter og infrastruktur i jernbanesektoren. Gjennomførte tiltak i 2020 har gjort Bane NOR bedre i stand til å ivareta digital sikkerhet, men risikoen er fortsatt høy.

Dyrepåkjørsler

Dyrepåkjørsler er en utfordring for jernbanesektoren. Fortsatt blir et høyt antall elg, tamrein, rådyr og sau påkjørt. Dyrene påføres lidelser, og det er også personlige og administrative kostnader. I 2020 ble 1 637 dyr påkjørt, som er 577 færre enn i 2019.

Påkjørslene påvirkes av en rekke faktorer, som bestand, dyrehold, næringstilgang og værforhold, og det er i flere tilfeller vanskelig å sette i verk gode tiltak. Gjennom flere år er det systematisk ryddet vegetasjon langs sporet. Bane NOR har gitt midler til helikopter støtte for å flytte reinflokker som nærmer seg jernbanesporet og gjennomfører saktekjøring på jernbanen i perioder. Svært ugunstige værforhold vinteren 2020 medvirket til at antallet påkjørsler av tamrein likevel var høyt.

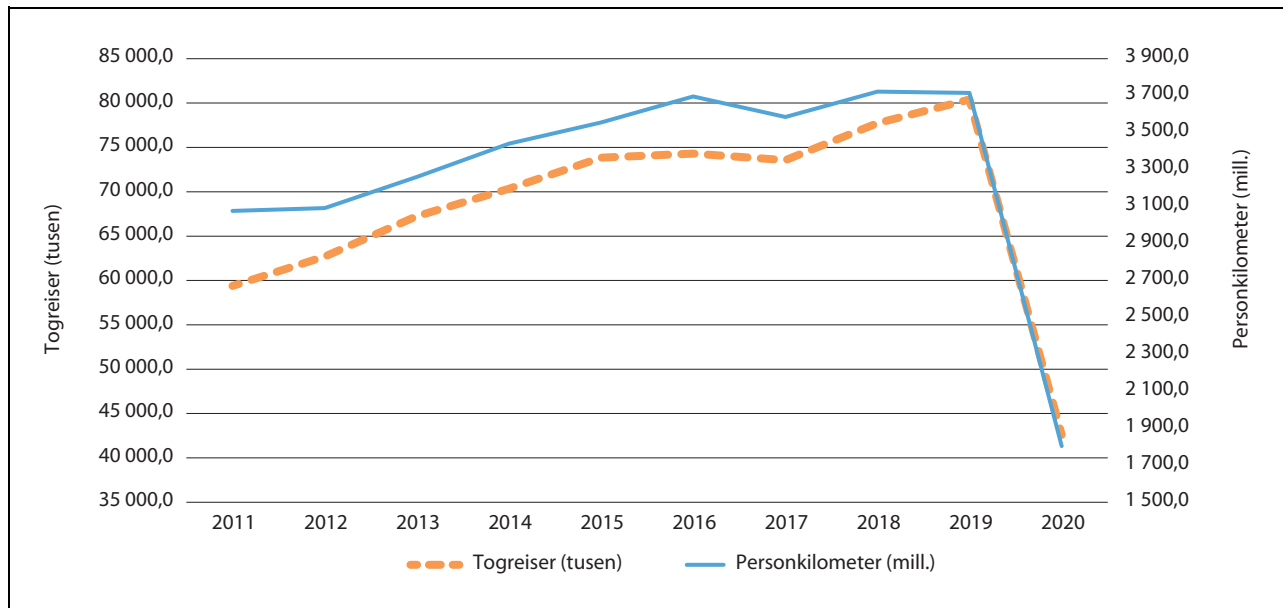
I 2020 startet arbeidet med å forlenge eksisterende viltgjerde i Saltdal på strekningen Kjemåga elv–Rusånes tunnel. Samtidig vurderes nye, teknologiske løsninger som kan være kostnadseffektive og ha minst mulig negative effekter på dyr og menneskers bruk av landskapet.

Framkommelighet

Trafikkutvikling – persontog

Figur 6.6 viser utviklingen i persontrafikk på jernbanen i perioden 2011–2020, målt i antall reiser og antall personkilometer.

I 2020 var det til sammen 42,6 mill. reiser på det nasjonale jernbanenettet som er 37,8 mill. færre enn i 2019. Koronapandemien og smitteverntiltak er årsaken til den store passasjeredgangen fra 2019 til 2020. 55,3 pst. av reisene var med lokaltog, noe som tilsvarer 27,3 pst. av transportarbeidet. Passasjerer med tog på mellomdistanse og Flytoget sto for 28,8 pst. av reisene og 38,4 pst. av transportarbeidet. Flytoget hadde i 2020 om lag 2,2 mill. reiser, noe som er en nedgang på 67 pst. fra 2019. I 2020 ble det kjørt 1 804 mill. passasjerkilometer, som er en reduksjon på 51,4 pst. fra 2019. Langdistanse og grensekryssende tog hadde til sammen 4,2 pst. av passasjerene og 26,5 pst. av transportarbeidet.



Figur 6.6 Persontrafikk med tog

Fra og med januar 2017 er automatisk passasjertelling tatt i bruk til rapportering av antall reiser med jernbane på Østlandet. Denne forbedringen av metoden for passasjertellinger medfører at passasjertallene fra 2017 ser ut til å ligge på et noe lavere nivå enn i tidligere år og blir derfor ikke direkte sammenliknbare med tidligere år.

Kilde: Statistisk Sentralbyrå

Tabell 6.25 Persontrafikk med tog på ulike togtyper 2020

Togtype	Transportvolum		Transportarbeid		
	1 000 reiser	Andel i pst.	Mill. personkm	Andel i pst.	Km per reise
Lokaltog Oslo	23 555	55,3	493	27,3	21
Lokaltog Stavanger, Bergen, Trondheim	5 012	11,8	141	7,8	28
Flytoget	2 205	5,2	115	6,4	52
Mellomdistanse ¹	10 066	23,6	576	32,0	57
Langdistanse og nattog ²	1 685	4,0	473	26,2	281
Grensekryssende tog	76,1	0,2	6	0,3	82
Sum alle togtyper	42 599	100	1 804	100	42

¹ Mellomdistanse omfatter InterCity-strekningene, Gjøvikbanen og korte regiontog.

² Langdistanse omfatter Bergensbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen.

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Tilbudsforbedringer for jernbanens kunder

På jernbanenettet vil utbygging og utbedringer bidra til å redusere reisetiden. Det samme vil nytt materiell og økt frekvens i togtrafikken. Flere tilbudsforbedringer ble innført fra ruteterminskiftet i desember 2020 i tråd med avtaler med togoperatørene.

For å øke kundetilbudet for arbeidsreisende og skoleelever i Østlandsområdet skulle Vygruppen innføre to nye avganger. En ny ekspressavgang Jessheim–Oslo i morgenrush ble innført, mens koronapandemien medførte at innføringen av en ny avgang Moss–Stabekk om ettermiddagen er utsatt til høsten 2021.

I trafikkavtalen med Go-Ahead var det forutsatt flere tilbudsforbedringer fra desember 2020

både på Jærbanen og for Sørtoget, noe som ble utsatt bl.a. på grunn av togenes tilstand og koronapandemien. Økt helgefrekvens fra 60 til 30 minutter på Jærbanen ble utsatt til august 2021. Jernbanedirektoratet legger opp til at tilbudsforbedringene på strekningen Oslo–Stavanger innføres fra desember 2022.

I øvrige trafikkavtaler ble ordinært rutetilbud fra 2019 videreført i 2020.

Flere mindre jernbaneprosjekter ble ferdige i 2020, men de vil ikke gi kortere reisetid eller flere avganger i første omgang. Et bedre tilbud til de reisende er i de fleste tilfeller avhengig av at det blir gjort flere tiltak før det får effekt. Hovedtyngden av jernbaneprosjekter som bygges nå, vil gjøre det mulig med tilbudsforbedringer for både gods- og persontrafikk på lengre sikt.

I 2020 ble bl.a. vestsiden av nye Ski stasjon på Follobanen tatt i bruk, med to nye plattformer og fire spor samt utvidet område for bil- og sykkel-parkering. Ny Ulriken tunnel ble åpnet, og første halvdel av Arna stasjon ble ferdig ombygget med universelt utformet adkomst og nye plattformer. Sommeren 2020 ble Ler kryssingsspor tatt i bruk. Dette øker fleksibiliteten på denne delen av Dovrebanen vesentlig ved at 650 meter lange godstog kan krysse på Ler uten unødig tidstop.

I 2020 ble ti nye togsett fasett inn på det sentrale Østlandsområdet. De nye togsettene øker kapasiteten i eksisterende avganger for regiontog og lokaltog samt at de settes inn for togsett som skal bygges om med ERTMS-utrusting.

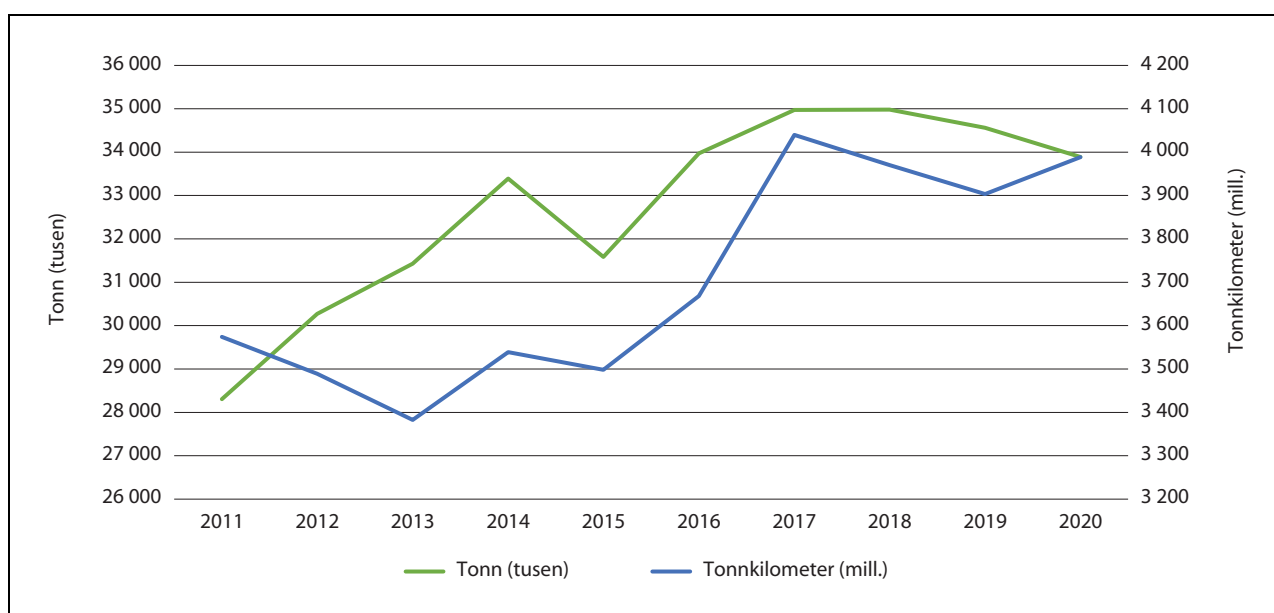
Høsten 2020 ble de første bimodale togsettene levert til Norge for testkjøring. De nye togene har plass til nær dobbelt så mange passasjerer på hver avgang sammenliknet med dagens materiell og kan kjøre på strøm på de strekningene som er elektrifisert. Totalt 14 togsett skal etter planen erstatte eldre dieselmateriell i løpet av 2021 på Trønderbanen og Rørosbanen.

Trafikkutvikling – godstog

Figur 6.7 viser utviklingen i godstransport med jernbane i perioden 2011–2020, målt i transportmengde (antall tonn) og transportarbeid (tonnkilometer). I perioden økte transportmengden med 19,7 pst. og transportarbeidet med 11,6 pst. Fra 2019 til 2020 ble transportmengden redusert med 1,9 pst., mens transportarbeidet økte med 2,2 pst.

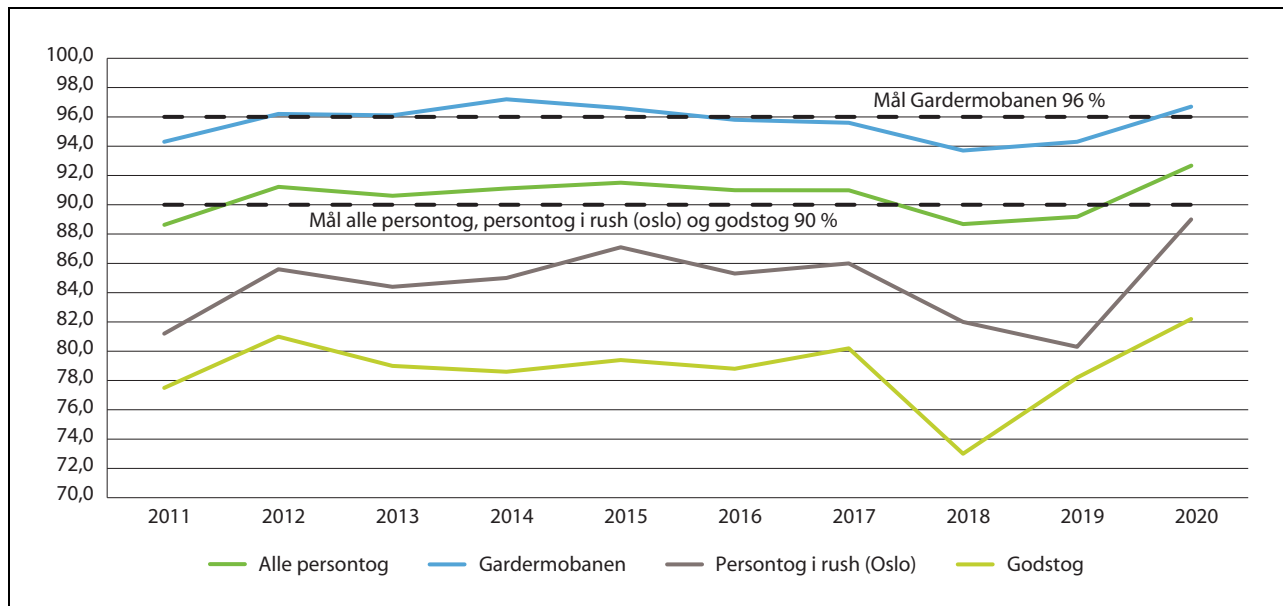
Intermodal transport, dvs. transport av standardiserte containere og andre transportenheter som kan fraktes av flere transportmidler som lastebil, tog og båt, utgjorde omtrent 5,1 mill. tonn i 2020. Dette er i hovedsak frakt over lange avstander, og denne kategorien utgjorde 61,4 pst. av det samlede godstransportarbeidet på norsk jernbane i 2020. 94,3 pst. av det intermodale transportarbeidet var i 2020 nasjonal transport. I 2020 var den gjennomsnittlige lengden for de intermodale, nasjonale transportene 538 km.

De fleste godsoperatørene opplevde økt lønnsomhet i 2020, noe som er et resultat av bedre punktlighet for godstransporten, støtteordningen for gods på bane, effektiviseringstiltak foretatt av



Figur 6.7 Godstrafikk med tog

Kilde: Statistisk sentralbyrå



Figur 6.8 Utvikling i punktlighet for person- og godstog

Kilde: Jernbaneverket (2011–2016), Bane NOR (2017–2020)

operatørene selv og en økt interesse/etterspørsel for miljøvennlig transport hos vareeierne. En av operatørene hadde redusert lønnsomhet i 2020, i stor grad på grunn av frafall i transport av flydrivstoff. Godstrafikken på jernbane har i liten grad vært påvirket av pandemien.

I 2019 ble det opprettet en midlertidig tilskuddsordning for godstransport på jernbane hvor godstogoperatører kan få en kompensasjon for visse kostnader næringen har. Tilskuddsordningen skal bidra til å opprettholde godstransport på norsk jernbane samt overføre gods fra norske veier til jernbane. Jernbanedirektoratet har gjennomført en evaluering av ordningen. Siden den kun har eksistert i en kort periode (fra 1. juli 2018) kan ikke evalueringens kvantitative vurderinger slå fast at ordningen har bidratt til økt godsoverføring fra vei til bane. Kvalitative vurderinger, bl.a. intervjuer med godsselskapene, viser at ordningen har vært viktig for å gi selskapene forutsigbarhet, noe som har bidratt til at en rekke godstogtilbud er blitt etablert. Dette omfatter bl.a. ny daglig rute mellom Trondheim og Bodø, ny ukentlig rute mellom Oslo og Göteborg, ny ukentlig trekant-rute Narvik–Malmö–Oslo–Narvik og ny daglig rute mellom Åndalsnes og Oslo.

Driftsstabilitet – punktlighet, regularitet og oppetid

Det er et mål i Nasjonal transportplan 2018–2029 at transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig. I jernbanesektoren innebærer målet at tallet

på timer med forsinkelser på jernbane skal reduseres. Forsinkelser og driftsstabilitet måles gjennom punktlighet, regularitet og oppetid. Figur 6.8 viser utviklingen i punktlighet for person- og godstog i perioden 2011–2020.

Punktligheit

Punktligheiten beregnes som andelen tog i rute til endestasjonen. Togene regnes å være i rute når ankomst til endestasjon ikke avviker mer enn fire minutter fra ruten for lokaltog, tilbringertjeneste til Gardermoen og regiontog, og ikke mer enn seks minutter for fjerntog og godstog. Målet for punktlighet er 90 pst. på alle strekninger for person- og godstog, unntatt for Gardermobanen der målet er 96 pst.

De viktigste faktorene for høy punktlighet er stabilitet i infrastrukturen, kvaliteten på ruteplanen, effektiv styring og håndtering av trafikken samt driftsstabile tog. Mange av utfordringene knyttet til punktlighet henger sammen med trafikkavviklingen i rushtiden på Østlandet og den høye utnyttelsen av kapasiteten på nettet. Normalt kjøres det nå langt flere tog enn før, og det er flere persontogavganger med doble togsett. Før koronapandemien ga dette en kraftig økning i antallet reisende. Høy kapasitetsutnyttelse medfører at hendelser og feil får langt mer omfattende følger for driftsstabiliteten. På grunn av koronapandemien ble det i 2020 kjørt færre tog, og det var færre reisende. Kapasitetsutnyttelsen ble derfor

lavere og punktligheten høyere. Utbedringer på jernbanenettet og en mild vinter bidro også til bedre punktlighet i 2020.

I 2020 var punktligheten for alle persontog 92,7 pst. Dette er det beste resultatet de ti siste årene. Punktligheten på Gardermobanen ble 96,7 pst. Punktligheten for persontog i rush-tidstrafikken i Oslo-området var 89,0 pst. I Bergen, Stavanger og Trondheim var den på 88,2 pst.

Punktligheten for godstog var 82,2 pst. i 2020, noe som er under målet på 90 pst., men er det beste resultatet de siste ti årene. Koronapandemien har ikke påvirket antall kjørte kilometer for godstogene i samme grad som persontogene. Punktligheten for godstog på Sørlandsbanen og Dovrebanen ble på henholdsvis 91,0 og 88,4 pst., noe som er det beste resultatet de siste ti årene.

Regularitet

Regularitet er andelen tog som kjøres i henhold til ruteplan. Regulariteten i 2020 var 93,8 pst., noe som er lavere enn målet på 99,2 pst. Dette er det laveste årsresultat siden 2011.

For å nå målet på 99,2 pst., kan maksimalt 8 av 1 000 tog bli innstilt. Bl.a. må feil på infrastrukturen og innstillinger som skyldes togselskapene, reduseres betydelig for å redusere antall innstillinger. Med økt togtetthet har målet blitt vanskeligere å nå.

Koronapandemien, nedrevet kontaktledning mellom Skøyen og Lysaker og forsinket åpning av Ski stasjon på grunn av problemer med det tekniske anlegget, førte til flere tusen innstillinger i 2020. Det var i tillegg problemer med å få nok personell til å kjøre planlagte avganger. Dette førte til mange innstilte tog, særlig på Østlandet.

Oppetid

Oppetid defineres som andel tog som kjøres uten forsinkelser og er utledet av planlagte togtimer og forsinkelsestimer. Beregningene av oppetid inkluderer alle tog som inngår i ruteplanen. Oppetid er et uttrykk for infrastrukturens evne til å opprettholde kapasitet for å oppnå høyest mulig punktlighet. Krav til måloppnåelse inngår derfor som en del av avtalene om kjøp av tjenester som Jernbanedirektoratet inngår med Bane NOR og togselskapene.

Oppetiden i 2020 ble 99,3 pst. som er i samsvar med målet. Dette er det beste årsresultatet på ti år. 2020 var preget av en betydelig endring i trafikka-vviklingen som følge av koronapandemien. Færre tog og reisende med færre på- og avstigninger

medførte at forsinkede tog kunne ta igjen den tapte tiden og opprettholde fastsatt rute. Bane NOR har satt i verk målrettede tiltak for å bedre driftsstabiliteten på særlig utsatte strekninger i Østlandsområdet, i tillegg til ordinær fornying og vedlikehold. Antall forsinkelsestimer i områdene der tiltakene er gjennomført, har gått betydelig ned. Utrulling av ERTMS og utskifting av dagens signalanlegg med moderne digitalt system er et pågående arbeid som på sikt forventes å forbedre driftsstabiliteten ytterligere. Gunstigere værforhold bidro også til det gode resultatet for oppetiden.

Universell utforming

Jernbanedirektoratet har definert to nivåer i arbeidet med universell utforming av jernbanestasjoner; «Universelt utformet» og «Tilgjengelig». «Universelt utformet» oppfyller kravene i det nasjonale regelverket, der det bl.a. må etableres et ledelinjesystem og trinnfri påstigning. «Tilgjengelig» er et delmål på veien mot universell utforming, der det stilles krav til minst én adkomst til plattform som er fri for hindre, og at det kan brukes rullestolheis eller rampe fra plattform og inn i toget. Prinsippet om universell utforming legges til grunn ved bygging av nye jernbanestasjoner og ved vesentlige endringer av eksisterende stasjoner. For eksisterende stasjoner, der det ikke planlegges vesentlige endringer eller bygging av ny stasjon, legges det opp til oppgraderinger for å bedre tilgjengeligheten. Ved tiltak på eksisterende stasjoner er det ofte praktiske hindringer for universell utforming på grunn av beliggenhet, tilgrensende bygninger, anlegg, topografi mv.

Det er totalt 334 jernbanestasjoner i Norge. I 2020 ble stasjonene Ler og Notodden oppgradert, og de er nå klassifisert som universelt utformet. Det innebærer at 32 stasjoner er klassifisert som universelt utformet. Disse brukes av om lag seks prosent av de reisende. 96 stasjoner defineres som tilgjengelige, og disse brukes av 53 pst. av de reisende.

Kundetilfredshet

Tidligere gjennomførte togselskapet Vy to kundetilfredshetsundersøkelser i året for å kartlegge de reisendes tilfredshet med områder som både togoperatør og infrastrukturforvalter er ansvarlig for. 2020 var et unntaksår med store avvik som følge av koronapandemien. I tillegg er det nytt at flere ulike togoperatører trafikkerer på norske jernbanelinjer.

I henhold til trafikkavtalene med Go-Ahead Norge og SJ Norge skal det gjennomføres tilsvarende kundetilfredshetsundersøkelse som for Vy. Normalt gjennomføres det en kundeundersøkelse i mars og en i september, men på grunn av reiserestriksjoner i mars 2020 var det ikke mulig å gjennomføre undersøkelsen med tilstrekkelig antall svar. Resultatene fra 2020 er derfor kun basert på undersøkelsen som ble gjennomført høsten 2020. I samråd med Go-Ahead Norge, SJ Norge og Vy ble det bestemt å ikke dele ut spørreskjema på papir om bord i togene slik det tidligere er gjort. Rekrutteringen av respondenter foregikk derfor om bord hvor en innleid tredjepart fikk rei-

sendes mobilnummer, og deretter sendte dem en link til spørreskjema.

Kundetilfredshetsindeks (KTI) er en indeks basert på fire av spørsmålene i undersøkelsen som totalt inneholder om lag 70 spørsmål. For undersøkelsen høsten 2020 rapporterte de tre togoperatørene på egne resultater til Jernbanedirektoratet. Med ulike underleverandører og rapporteringsløsninger er det krevende å sammenstille resultatene. Jernbanedirektoratet har derfor besluttet å overta gjennomføringen og rapporteringen av hele undersøkelsen fra 2021. Hovedresultatet fra høsten 2020 vises i tabell 6.26.

Tabell 6.26 Togoperatørenes kundetilfredshetsundersøkelse: kundetilfredshetsindeks

Parameter	2019	2020
KTI – Vy	63	69
KTI – Go-Ahead Norge		67
KTI – SJ Norge		69

Poengskalaen går fra 0 til 100. Siden innsamlingsmetode er endret og det kun er gjennomført én av to planlagte undersøkelser i 2020 er ikke resultatet direkte sammenliknbart med resultatet for 2019.

Kilde: Vy, Go-Ahead Norge og SJ Norge

I togoperatørenes kundetilfredshetsundersøkelse spørres det også om hvordan de reisende opplever stasjonsområdet og informasjonen på stasjonsområdet ved normaltrafikk og under avvik. Resultatene deles med Bane NOR som er ansvarlig for disse områdene. Resultatene for 2020 går fram av tabell 6.27. Kundetilfredsheten varierer noe, men gjennomsnittet fra de tre togoperatørene viser en økning på totalen fra 72 pst. i 2019 til 74 pst. for 2020. Dette er et uttrykk for at 74 pst. av de som

svarte på undersøkelsen er fornøyde med stasjonsområdet og informasjonen de får. Et resultat over 70 pst. regnes som godt. Det utslagsgivende på totalresultatene for de tre togoperatørene er bedret tilfredshet med informasjon på stasjoner ved avvik. Resultatene som presenteres for disse områdene, er i prosent og kan derfor ikke sammenliknes med hovedresultatene for kundetilfredshetsundersøkelsen som er en indeks.

Tabell 6.27 Togoperatørenes kundetilfredshetsundersøkelse: stasjonsområdet

Kundetilfredshet stasjonsområdet	SJ Norge	Go-Ahead Norge	Vy	Totalt
2020	77 pst.	70 pst.	77 pst.	74 pst.

Kilde: Vy, Go-Ahead Norge og SJ Norge

Bane NOR måler årlig person- og godstogselskapenes kundetilfredshet. Tabell 6.28 viser resultatet samlet for de to spørsmålene:

- totalt sett, hvor fornøyd eller misfornøyd er du med Bane NOR?

- sammenliknet med andre virksomheter i samferdselssektoren, hvordan vil du vurdere Bane NOR?

Tabell 6.28 Bane NORs kundetilfredshetsundersøkelse: person- og godstogselskapene

Parameter	2017	2018	2019	2020	Mål 2020
KTI – Bane NOR	45	49	55	65	67

Poengskalaen går fra 0 til 100.

Kilde: Bane NOR SF

Klima og miljø

Det er et mål i Nasjonal transportplan 2018–2029 at klimagassutslippene skal reduseres i tråd med Norges klimamål. Jernbanen er en klima- og miljøvennlig transportform på grunn av areal- og energieffektivitet. Mer enn 80 pst. av togtrafikken i Norge har elektrisitet som energikilde, og kjøring av jernbanen har derfor lave klimagassutslipp sammenliknet med andre motoriserte transportformer. Utslippstall fra den samlede jernbanetrafikken har de siste årene ligget på om lag 50 000 tonn CO₂-ekvivalenter i året.

For å være pådriver for innovasjon, og på sikt iverksette tiltak som kan erstatte bruk av fossilt drivstoff på ikke-elektrifiserte baner, videreførte Jernbanedirektoratet i 2020 arbeidet med løsninger for nullutslipp og batteridrift på jernbanen. I samarbeid med Bane NOR utarbeider Jernbanedirektoratet forslag på delelektrifisering av Nordlandsbanen, Rørosbanen, Solørbanen og Raumbanen. Utvikling av batteriteknologi, batteripriser og energibehov er faktorer som bidrar til lønnsomheten.

Høsten 2020 ble de første bimodale togsettene levert til Norge for testkjøring. Disse kan kjøre på strøm på de strekningene som er elektrifisert. Totalt 14 togsett skal etter planen erstatte eldre dieselmateriell i løpet av 2021 på Trønderbanen og Rørosbanen.

Infrastruktureier Bane NOR legger til rette for energieffektiv kjøring og drift gjennom energistyringssystemet «Erex» som kan gi en besparelse i energiforbruk på opptil 30 pst.

Bygging av jernbane har forholdsvis store klima- og miljøkonsekvenser bl.a. på grunn av naturinngrep, bruk av fossilt drivstoff på anleggsmaskiner, omfattende grunnarbeider og store masseforflytninger i byggefasen.

Bane NOR rapporterer om lag 43 000 tonn CO₂-ekvivalenter direkteutslipp i 2020, 19 375 tonn fra drift og vedlikehold av infrastruktur og 23 213 tonn fra utbygging av infrastruktur.

Jernbanen skal bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og redusert støy. Jernbanens innvirkning på støybelastning er primært knyttet til

togtrafikken, men også til fornying og vedlikehold av banenettet. Bane NOR arbeider langsiktig og strategisk for å forebygge og redusere støy og vibrasjoner. Foretaket kartlegger støysituasjonen langs jernbanenettet hvert femte år. Siste kartlegging ble slutført i 2017. Denne viste at 1 622 personer er utsatt for innendørs støy som overskrider 38 dBA. Innfasing av nye persontog i Osloområdet og på Trønderbanen forventes å redusere støyen sammenliknet med gamle togsett. Ny kartlegging skal gjennomføres i 2022.

Det er et mål å begrense tapet av naturmangfold. Negativ påvirkning på naturmangfold og vannmiljø skjer hovedsakelig gjennom utbygging av ny infrastruktur, men også gjennom drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur. Konflikter mellom eksisterende jernbane og naturmangfold er knyttet til barriereeffekten av jernbanespor, spredning av fremmede arter og bruk av plantevernmidler. Årlig sprøytemiddelbruk (glyfosat) til vegetasjonskontroll ligger på om lag tre tonn. Aktiviteten er sikkerhetskritisk, men Bane NOR arbeider for å redusere bruken av kjemiske plantevernmidler gjennom behovs- og målrettet sprøyting.

I de store utbyggingsprosjektene inngår hensynet til naturmangfold og vannkvalitet som del av prosjekteringsarbeidet, og som oftest inngår detaljkrav som del av utslippstillatelse. De viktigste tiltakene er kontroll og etterlevelse av miljøkrav og kontroll med utslippspunkter.

For å øke kunnskapsgrunnlaget om klima- og miljø i jernbanesektoren og styrke sektorens bidrag til nasjonale miljømål, satte Jernbanedirektoratet i 2020 i gang et utredningsprosjekt knyttet til arealbruk og to utredningsprosjekter sammen med Bane NOR om å legge til rette for pollinerende insekter på arealer som eies av Bane NOR og om hvordan eksisterende jernbane i drift potensielt påvirker naturmangfold og vannmiljø. Førstnevnte utredning var ferdig våren 2021, og de to andre ble ferdig i august 2021.

Regjeringen har et mål om at den årlige omdisponeringen av dyrket jord ikke skal overstige 3 000 dekar i 2025. Bane NOR har satt i gang tiltak for å bevare dyrket jord.

Historisk jernbaneaktivitet har bidratt til forurensning av grunnen. Bane NOR setter nå i gang med nødvendige tiltak for å forhindre skadelig avrenning fra en fylling på Hjerkin. Flere års opprydding av forurenset grunn og sjøbunn etter impregneringsverk i Hommelvika er fullført.

Markedet for jernbanetransport

Statens jernbanetilsyn har god oversikt over konkurransen i jernbanemarkedene og har fulgt gjennomføringen av jernbanereformen tett. Tilsynet har etablert gode rutiner for å innhente markedsinformasjon og vurdere etterlevelse av regelverket. I 2020 fattet Statens jernbanetilsyn vedtak i klagesak som bl.a. gjaldt føringer for søknader om infrastrukturkapasitet. Saken reiste prinsipielle spørsmål om reservering av slik kapasitet. Tilsynet vurderer at behandling av saker om f.eks. tilgang til markedet på ikke-diskriminerende vilkår, riktige avgifter i henhold til regelverket og allokering av infrastrukturkapasitet, vil bidra til et mer effektivt og bedre fungerende jernbanemarked.

Tilsynet hadde tett dialog med bransjen og andre myndighetsorganer for å veilede om regelverkskrav på markedsovervåkingsområdet.

Tilpasninger av togtilbudet som følge av koronapandemien

Mange i sektoren har lagt stor vekt på å holde jernbanen i gang under koronapandemien, slik at samfunnskritisk personell kan komme seg til og fra jobb, og at godstrafikken kan opprettholde vareflyten i samfunnet.

Ved innføring av myndighetspålagte restriksjoner som følge av koronapandemien, etablerte togoperatørene og Jernbanedirektoratet en dialog for hele tiden å kunne tilpasse togtilbudet ut fra gjeldende restriksjoner. I perioden mars–april 2020 ble det kjørt et svært begrenset antall avganger for å betjene pendlere med samfunnskritiske funksjoner. Etter en gradvis åpning av skoler og barnehager i april 2020 ble antall avganger og transportkapasitet rundt Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger oppskalert i takt med økt reisebehov, og for å oppfylle smitteverntiltak om avstand mellom passasjerer. Fra sommeren 2020 var togtilbudet på fjernogstrekningene tilnærmet ordinært rutetilbud for å understøtte regjeringens oppfordring om å feriere i eget land. Fra høsten 2020 ble det kjørt ordinært rutetilbud på de fleste strekninger.

Jernbanedirektoratet har under pandemien tilbudt tilleggsavtale til ordinær trafikkavtale til

togoperatører med offentlig kjøpt transport og Flytoget. Hensikten med tilleggsavtalen er å sikre et togtilbud i en periode med sterk nedgang i etterspørsel. Tilleggsavtalene er basert på et togtilbud i hovedsak rettet mot pendlere med samfunnskritiske funksjoner og skoleelever. Det har ikke vært togtilbud for turisme og grensekryssende avganger.

Utfordringer, mål og prioriteringer i 2022

Regjeringens overordnede og langsiktige mål for transportsektoren er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050, jf. Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Retningen for ressursbruken i planperioden gis av følgende fem likestilte mål:

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

Jernbanen er en sentral del av transportsystemet. For at transporttilbudet skal bedres, må jernbanen ta sin del av trafikkveksten. Togtilbudet må derfor styrkes og forbedres, bl.a. må kapasiteten økes der hvor befolkningsgrunnlaget og framtidig etterspørsel tilsier det. Jernbanen skal være et konkurransedyktig alternativ på områder der jernbanens relative fortrinn er størst. For persontransporten betyr det primært å transportere mange reisende i og rundt de store byområdene, særlig på Østlandet. For godstransport betyr det å frakte store varemengder over lange avstander.

Mer for pengene

Det er et bærende premiss at jernbanesektoren skal forvaltes på en måte som gir effektiv ressursbruk og mer jernbane for pengene. Kostnadene skal holdes lavest mulig for igangsatte prosjekter, og nye prosjekter optimaliseres for å oppnå best mulig effektuttak til lavest mulig kostnad. Drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur effektiviseres. Ny vedlikeholdsstrategi innebærer en bedre kombinasjon av tids- og tilstandsbasert vedlikehold og økt konkurranseutsetting av vedlikeholdsoppavene. Dette vil frigjøre ressurser, slik at samfunnet får mer jernbane for pengene.

Kostnadsutvikling og gjennomføring av prosjektporteføljen

Bevilgningene til jernbanesektoren har økt kraftig de siste årene, men kostnadene i flere av de større investeringsprosjektene har samtidig gått opp. Betydelige kostnadsøkninger i Follobaneprojektet og Sandbukta–Moss–Såstad på Østfoldbanen har påvirket gjennomføringen av andre prosjekter. Regjeringen har i Nasjonal transportplan 2022–2033 omtalt en rekke tiltak for å få bedre kontroll på kostnadsutviklingen, som bl.a. større operasjonell frihet for Bane NOR og innføring av porteføljestyling. Bruk av fastpris i avtalene mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR skal gi foretaket større insentiver til å holde kostnadene i prosjektene nede. Å lykkes med dette vil være viktig for å kunne realisere de tilbudsforbedringene som er omtalt for første seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2022–2033.

Styringen av jernbanesektoren

Som et resultat av arbeidet med å forbedre styringen på jernbaneområdet har Samferdselsdepartementet besluttet å gjennomføre en rekke tiltak som innfører elementer av «Nye Veier-modellen» i jernbanesektoren. Tiltakene er omtalt i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, og de skal ivareta helheten i statens styring og oppfølging i de ulike rollene som staten har overfor Bane NOR SF. Samlet skal dette gi foretaket tilstrekkelig handlingsrom og forutsigbarhet for å kunne nå statens mål som eier mest mulig effektivt. Innenfor Bane NORs handlingsrom skal samfunnsøkonomisk lønnsomhet tillegges vekt. Det samfunnsøkonomiske lønnsomhetskriteriet reflekteres nå også i statens mål med eierskapet, som er kostnadseffektiv forvaltning og utvikling av en sikker og tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og jernbanerelatert eiendomsvirksomhet, basert på samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger. Statens begrunnelse for å eie Bane NOR er, som tidligere, å ivareta forvaltning og utvikling av nasjonal jernbaneinfrastruktur og jernbaneeiendom.

Departementet har inngått en avtale med Bane NOR som tydeliggjør Bane NORs handlingsrom og ansvar. Avtaler om drift- og vedlikeholdstjenester og planlegging og bygging av infrastruktur vil fortsatt inngås mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Antall avtaler mellom direktoratet og Bane NOR vil bli langt lavere enn tidligere. Innenfor planlegging og bygging av ny infrastruktur vil avtalene baseres på gjennomføring av

effektpakker, som omtalt i Nasjonal transportplan 2022–2033. En effektpakke er en samling av de tiltak som skal til for å realisere en tilbudsforbedring på jernbanen. Det innføres en modell der fastprisavtaler mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR inngås for store investeringsprosjekter etter at kostnadsramme er vedtatt i Stortinget. Dersom Bane NOR fullfører et prosjekt til en kostnad under fastprisen, vil «overskuddet» beholdes i Bane NOR og kunne brukes i andre prosjekter. Tilsvarende vil projektkostnader utover fastprisen måtte dekkes av foretaket selv gjennom bruk av oppsparte midler, og ved å tilpasse framdriften i prosjektene/tiltakene i porteføljen.

Porteføljestyling innføres for flere sektorer under Samferdselsdepartementet. Det vises til omtale i del III, kapittel 10.3.

Den årlige bevilgningen til drift og vedlikehold, og planlegging og investeringer vil bli utbetalt til Bane NOR uavhengig av foretakets aktivitet gjennom året (likviditetstilførsel). For å gi Bane NOR forutsigbarhet for framtidig likviditetstilførsel, har Samferdselsdepartementet inngått en avtale med Bane NOR der staten bl.a. forplikter seg til et minimumsnivå for likviditetstilførsel de fire neste årene etter budsjettåret. Det tas i avtalen forbehold om Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2022. Minimumsnivået foreslås å utgjøre henholdsvis 90, 85, 80 og 75 pst. av forslag til bevilgning. Minimumsbeløpene rulleres årlig, slik at sikkerheten for tilførsel av midler til enhver tid er størst for årene som ligger nærmest i tid. Det foreslås derfor at Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å pådra staten forpliktelser de fire påfølgende årene etter budsjettåret i tråd med en slik modell. For 2022 foreslås derfor en fullmakt til å pådra forpliktelser utover gitt bevilgning til drift og vedlikehold på 25 040 mill. kr for årene 2023–2026 og til planlegging og investeringer på 62 950 mill. kr for årene 2023–2026, jf. forslag til romertallsvedtak. I framtidige budsjettår vil det bli tatt hensyn til bevilgningsbehovet til fellesprosjektet Ringeriksbanen og ny E16 som Nye Veier har ansvaret for.

Bane NOR har ansvar for å tilpasse sin virksomhet og sine forpliktelser til et realistisk nivå på statens framtidige likviditetstilførsel. Minimumsnivået skal gi Bane NOR nødvendig forutsigbarhet, samtidig som det er et handlingsrom i framtidige budsjetter. Minimumsnivået skal likevel ikke være et mål for framtidig bevilgning, og ligger under bevilgningsnivået som er nødvendig for å oppfylle ambisjonene i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Bane NOR kan disponere tildelte midler innenfor formålene for vedtatt bevilgning i statsbudsjettet og i tråd med avtaler med Jernbanedirektoratet.

Spordrift

Staten ved Samferdselsdepartementet overtok eierskapet i Spordrift AS fra Bane NOR SF i januar 2021. Statens begrunnelse for å eie Spordrift er å ha en aktør som kan drifte og vedlikeholde det nasjonale jernbanenettet. Statens mål som eier er høyest mulig avkastning over tid.

Spordrift driver i dag sin virksomhet på basis av en direktetildelt kontrakt med Bane NOR iht. reglene om utvidet egenregi i regelverket for offentlige anskaffelser. Kontrakten legger til rette for at Bane NOR gradvis skal konkurransesette drift og vedlikehold fram til 2027, slik at det er mulig å tilegne seg et erfaringsgrunnlag inn i de kommende konkurransepakken. Selv om det allerede finnes et marked for drifts- og vedlikeholdstjenester, er det først gjennom utskillingen av Spordrift og den gradvise konkurransesettingen av geografiske drift- og vedlikeholdspakker at markedet vil åpnes fullt ut.

Konkurransesettingen av persontransporttilbudet

Konkurransesettingen av persontransporttilbudet er en del av jernbanereformen som allerede har gitt gode resultater og gevinster for samfunnet. Målet med konkurransene er å gi de reisende et bedre togtilbud til en konkurransedyktig pris. Det vises til omtale av trafikkpakkene under kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog, og omtale av gevinstrealisering i kapittel 10 i del III.

Effektiv bruk av ny teknologi

Ny teknologi kan gi bedre svar på noen av utfordringene jernbanesektoren tidligere har møtt med tradisjonelle løsninger for framkommelighet, kapasitet og transportsikkerhet. Forskning, pilotering, utvikling og innovasjon er viktige elementer når jernbanen tar i bruk ny teknologi og nye metoder for å videreutvikle tilbudet til reisende og godskunder, gjøre det mulig med kostnadsreduksjoner og opprettholde konkurransekraften mot andre transportformer.

Innføring av ERTMS er det mest kostnadseffektive alternativet for å modernisere jernbanens signalanlegg. Systemet gir økt sikkerhet og vil på sikt gi økt kapasitet på eksisterende infrastruktur. Eksempelvis kan ERTMS gi enklere samtidig inn-

kjøringer på stasjoner, noe som øker fleksibiliteten på enkeltsporede strekninger. En videreutvikling av ERTMS gjør det mulig med tettere signalering til togtrafikken, noe som gir en mer effektiv trafikkflyt ved at det kan kjøres med kortere avstand mellom togene. Bedre sikring av planoverganger reduserer også reisetiden. Nordlandsbanen og Gjøvikbanen vil være de første strekningene med ERTMS og skal være ferdig bygd ut i løpet av 2022.

Bane NOR har tatt i bruk ny teknologi for drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur. F.eks. testes helt ny teknologi for å varsle om steinsprang ved bruk av et sensorsystem som plukker opp og analyserer vibrasjoner i skinnene. Forebyggende vedlikehold og overvåking av sporveksler og sporfelt er også med på å effektivisere vedlikeholdsinnsatsen. Ved å ta i bruk ny teknologi kan Bane NOR gå fra tidsbasert til tilstandsbasert vedlikehold.

Det utvikles en rekke initiativer knyttet til deling og felles bruk av data i sektoren. Det ligger store muligheter for bedre kollektivtransport ved å samle og dele data mer aktivt og sikre tilgang og riktig bruk. Entur skal utvikle løsninger for analyse av stordata, som kan bidra til å målrette virkemiddelbruken.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Jernbanen er en klimavennlig transportform. Jernbanens viktigste bidrag til å redusere klimagassutslippene kommer fra å flytte person- og godstransport fra vei og fly til jernbanen. Beregning av utslippsreduksjon fra jernbanesektorenes prosjekter i Nasjonal transportplan 2022–2033 som er satt i gang eller tildelt midler i statsbudsjettet for 2020, vil gi en årlig nedgang i direkte klimagassutslipp med om lag 26 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2030. I hovedsak vil reduksjonen skje ved overføring av trafikk fra vei til bane.

Bygging av jernbane kan ha forholdsvis store klima- og miljøkonsekvenser, bl.a. gjennom naturinngrep, bruk av fossilt drivstoff på anleggsmaskiner, omfattende grunnarbeider og store masseflytninger i byggefasen.

Markedet for nullutslippsmaskiner er i en tidlig fase, og kostnadene for bruk av nullutslippsteknologi er fortsatt relativt høye. I årene framover blir det viktig å finne kostnadseffektive løsninger for å gjøre anleggsplassene utslippsfrie og finne effektive løsninger for massehåndtering. Bygging av infrastruktur kan også føre til utslipp av klimagasser gjennom arealbeslag. Utbyggingsprosjektene i jernbanesektoren skal gjennomføres slik at

inngrep i viktige karbonlagre (myr, jord og skog) begrenses. Jernbanedirektoratet arbeider med å tilpasse sitt verktøy for nytte-kostnadsanalyser, slik at direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeleg kan inkluderes i analysene.

Jernbanens evne til å frakte et stort antall varer og personer på et relativt lite areal gjør jernbanetransporten arealeffektiv og miljøvennlig. Samtidig er det viktig å følge med på utviklingen og sørge for at jernbanens påvirkning på miljøet begrenses. For å følge opp målene i Nasjonal transportplan 2022–2033 skal jernbanesektoren rapportere på indikatoren for naturmangfold, «netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi». Dette vil gi økt erfaring med å dokumentere innvirkning på naturmangfoldet. Bane NOR har som mål å tilbakeføre stedegen natur etter inngrep, unngå varig redusert miljøtilstand og sikre kontinuerlig forbedring av naturmangfold. Den blågrønne infrastrukturen skal ivaretas gjennom tilpasning av konstruksjoner. Bane NOR jobber med opprydding og forebyggende tiltak for å unngå plast på avveie som en del av ordinær internkontroll i prosjekter.

Overføring av transport fra vei til bane bidrar til å gi et bedre miljø lokalt gjennom mindre støy og redusert luftforurensing. Jernbanens andel av den totale støybelastningen i Norge er liten, men Bane NOR arbeider kontinuerlig for å innfri kravene til innendørs støy i forurensingsforskriftens kapittel 5. Innføringen av nytt togmateriell forventes å bidra til å redusere støy langs jernbanetraaseen i tillegg til at de kan kjøre på strøm på de strekningene som er elektrifisert og dermed redusere utslipp ved å erstatte dieselforbruk. Jernbanedirektoratet har startet opp et arbeid knyttet til støy fra godstog og bruk av støysvake friksjonsmaterialer. Arbeidet involverer flere aktører i sektoren og kommer til å fortsette i 2022.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Sikkerheten ved jernbanen er forbedret gjennom mange år, og det er svært få drepte og hardt skadde som følge av jernbaneulykker. Dette er et resultat av systematisk, risikobasert sikkerhetsarbeid og etablering av barrierer mot ulykker. Overføring av person- og godstrafikk fra vei til bane bidrar til å redusere risiko for ulykker og drepte og hardt skadde i trafikken.

Ved utvikling og oppgradering av infrastrukturen oppnås bedre sikkerhet ved at nye anlegg har høyere teknisk sikkerhet enn gamle anlegg. Sær-

lig reduserer fjerning og utbedringer av planoverganger til risikoen for ulykker.

Jernbanereformen og innføring av fjerde jernbanepakke legger til rette for at det kommer flere og ulike typer aktører inn i markedet. I et jernbanemarked med flere aktører er det viktig at Statens jernbanetilsyn følger opp utfordringer knyttet til sikring, beredskap og IKT-sårbarhet.

På områdene tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretning er Statens jernbanetilsyns oppgaver knyttet til sikkerhet ved transport med tau- og kabelbaner og sikkerhet for publikum i fornøyelsesinnretninger. Tilsynet driver risikobasert tilsyn med virksomhetene som driver taubaner og fornøyelsesinnretninger. Blant aktørene er det store forskjeller i størrelse og i tilnærming til styring og oppfølging av virksomhetenes drift. Informasjon og veiledning om regelverkets krav, inkl. oppfølging av kravene til innrapportering av uønskede hendelser og ulykker, er viktige prioriteringer i tiden framover.

Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Transportbehov varierer etter bosted, forutsetninger og ønsker. Lange reisetider og forsinkelser er de utfordringene som mange opplever som størst i sin reisehverdag. Forutsigbarhet er viktig for attraktiviteten til jernbanetilbudet. Utvikling av punktligheten brukes derfor som en indikator for å vurdere målet om en enklere reisehverdag.

Særlig rundt de store byene bidrar utbygging av jernbanen og fornying av jernbaneinfrastrukturen til miljøvennlig utvikling og god framkommelighet. Det blir mulig å pendle over større avstander, gir større valgfrihet for den enkelte knyttet til hvor man vil bo og jobbe, og gir større tilfang av arbeidskraft. På lengre pendlerreiser kan tiden om bord med god nettdekning benyttes til arbeid, noe som gjør reisetiden mer verdifull. Tilbudsforbedringer innebærer å legge til rette for økt frekvens, redusert reisetid, bedret punktlighet og økt oppetid i infrastrukturen. For næringslivet er også mulighet for å kjøre lengre godstog viktig.

Et mer omfattende togtilbud gir også utfordringer

Siden 2008 er det bestilt 150 nye tog til bruk i region- og IC-trafikken. 137 togsett skal være levert og satt i trafikk ved utgangen av 2021. Resten (13) blir levert i 2022. Det pågår et arbeid med kjøp av nye lokaltog. Nye tog gir bedre driftsstabilitet og komfort for de reisende. Et mer omfattende togtilbud, der flere tog enn noen gang

trafikkerer jernbanenettet, gir en svært høy utnyttelse av infrastrukturen. Dette gjør det nødvendig å styrke innsatsen til vedlikehold for å opprettholde kvaliteten. Flere store infrastrukturprosjekter er under bygging. Når prosjektene er ferdige, oppnås effekter som reduserte reisetider, bedre driftsstabilitet og flere avganger.

Det var en sammenhengende forbedring av punktligheten fra 2011 og fram til 2017. Etter det har måloppnåelsen variert. Mange av utfordringene knyttet til den svake punktligheten henger sammen med trafikkavviklingen i rushtiden på Østlandet og den høye utnyttelsen av kapasiteten på jernbanenettet. Høy kapasitetsutnyttelse medfører at hendelser og feil kan få omfattende følger for driftsstabiliteten. Driftsavbrudd i togtrafikken påfører togselskapene, togpassasjerene, vareeiere og infrastrukturforvalter kostnader og andre ulemper. Feil ved signal- og sikringsanlegg er den største enkeltårsaken til innstilling av tog.

På de fleste jernbanestrekningene økte antallet reisende betydelig fram til og med 2019. Passasjerveksten viser at økt satsing på jernbane dekker et viktig behov. Koronapandemien og tilhørende smitteverntiltak har gjort at store deler av 2020 og deler av 2021 har vært unntaksår for trafikkavviklingen med jernbane. Godstransport på bane og i havnene har imidlertid i liten grad blitt påvirket av pandemien.

Det er fortsatt for tidlig å konkludere med hvordan og om reisevanene vil endres på lang sikt. Pandemien vil trolig få ulike konsekvenser i ulike deler av landet, avhengig av formål med reisen, transportform og reiselengde.

I 2020 var punktligheten god, men dette skyldes primært redusert trafikk og dermed lavere belastning på jernbanenettet. Resultatene i 2020 viser at punktligheten og oppetiden henger tett sammen med kapasitetsutnyttelsen. Når togtilbudet er tilbake til en normalsituasjon, ventes det igjen økte utfordringer med varierende driftsstabilitet, særlig på de mest trafikkerte strekningene i rushtid. Dette påvirker kundetilfredsheten. I Nasjonal transportplan 2022–2033 er målene for oppetid og regularitet justert for å bli mer realistiske. Justeringen er en konsekvens av betydelig økt togtrafikk over mange år, økt slitasje og oppdatert kunnskap om sammenhengene mellom dem.

Godstransport på jernbane

Regjeringen vil satse på samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltak som gir økt effektivitet, pålitelig-

het, redusert transporttid og bedre sikkerhet, klima og miljø og som dermed vil bidra til å styrke næringslivets konkurranseevne. Godstransport på jernbane har et konkurransefortrinn ved transport av store volumer over lange avstander. Siden det er få omkjøringsmuligheter, er godstransporten særlig følsom for større driftsavbrudd etter flom og ras. Lønnsomheten i containertrafikken er lav, og den midlertidige støtteordningen for godsoverføring fra vei til jernbane videreføres i 2022, jf. omtale under kap. 1352, post 75.

Rammevilkårene for godstransport på jernbane er noe endret fra 2019. Avgiftene fra Bane NOR (herunder spor- og terminalavgifter) har blitt oppjustert med 2,7 pst., samtidig som rabatten som gis, har blitt redusert fra 50 til 25 pst. Godstogselskapene betalte 17 mill. kr mer i 2020 enn i 2019 i spor- og terminalavgifter. Disse endringene skyldes både de endrede satsene og endret trafikk- og kjøremønster. Antall kjørte tonn-kilometer har økt noe fra 2019 til 2020. Jernbanedirektoratet vil sette i gang et arbeid for å kartlegge og beskrive konsekvensene av de endrede rammebetingelsene for eventuelt å vurdere videre tiltak for næringen.

Universelt utformede reisekjeder

Universell utforming av jernbanestasjoner legges til grunn i nye jernbaneprosjekter og ved større ombygginger av eksisterende stasjoner. Krav til universell utforming er inkludert i sektorregelverket for kollektivtransport, jernbane og luftfart, i plan- og bygningsloven og gjennom EUs forordninger om passasjerrettigheter som er innarbeidet i norsk regelverk. Assistanseordningene blir stadig utvidet og forbedret, men bestilling av assistanse må i dag gjøres gjennom ulike kanaler, avhengig av transportsegment og tilbyder av transporttjenester. Sammen med fysiske hindringer skaper dette barrierer for bruk av kollektivtransport for personer med nedsatt funksjonsevne.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det ikke satt et tall for antall stasjoner som skal bygges om for universell utforming i løpet av planperioden, men det legges opp til at stasjonsutviklingen gjennom mindre investeringstiltak og som en del av store infrastrukturprosjekter kan legge til rette for om lag 60 pst. universelt utformede stasjoner mot slutten av planperioden.

I 2022 legges det opp til at Reinsvoll, Hakadal, Movatn, Nittedal, Jaren, Evanger, Dale og Ski stasjoner ferdigstilles som universelt utformet.

Konsekvenser av klimaendringer for jernbanen

Klimaendringer med økt omfang av ras og flom kan gi driftsavbrudd. For å opprettholde og forbedre framkommeligheten på lang sikt, må infrastrukturen dimensjoneres for å håndtere konsekvensene av klimaendringene. Dette gjelder utbedring av eksisterende infrastruktur ved fornying og annet vedlikehold, investeringer i ras- og flomsikring og utforming og bygging av ny infrastruktur.

Koronapandemien – konsekvenser for jernbanesektoren

Pandemien har påvirket persontrafikk med jernbane i betydelig grad, jf. omtale under avsnittet om tilpasninger av togtilbudet som følge av koronapandemien.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at etterspørselen etter jernbanetransport etter noe tid blir normalisert, og at jernbanen fortsatt blir et attraktivt tilbud for de reisende inn mot og mellom de store byene.

Nedgangen i antall reisende har redusert billettinntektene for togoperatørene og ført til en vanskelig økonomisk situasjon. For å opprettholde et tilstrekkelig togtilbud for arbeidsreiser, ble det derfor inngått tilleggsavtaler med togoperatørene for å kompensere for reduserte billettinntekter. I perioden mars til desember 2020 utbetalte Jernbanedirektoratet om lag 1,1 mrd. kr i henhold til tilleggsavtalene. I 2021 er det bevilget om lag 1,2 mrd. kr til å inngå tilleggsavtaler med togselskapene.

Etter at smitteverntiltakene gradvis ble oppmyket, har antall reiser steget, men togoperatørenes billettinntekter er fortsatt redusert.

I forbindelse med konkurranseutsettingen av Trafikkpakke 4 har Jernbanedirektoratet valgt å inkludere en risikomekanisme som skjermer tilbyderne for de mest negative utslagene pandemien kan tenkes å gi for etterspørselen på lang

sikt. Mekanismen innebærer en risikodeling på inntektssiden under et forhåndsfastsatt nivå. Dette gjør at tilbudene i mindre grad vil reflektere de verste antakelsene knyttet til etterspørselen etter togreiser etter pandemien og muliggjøre enklere realisering av gevinster.

Pandemien har påvirket vedlikeholdsarbeidet og utbyggingsaktiviteten hos Bane NOR, men konsekvensene blir mindre omfattende enn først antatt, og det har vært lite smitte på byggeplassene. Arbeidet gjennomføres i all hovedsak som planlagt i 2021, men med noe usikkerhet knyttet til gjennomføringen i fjerde kvartal og videre framdrift i 2022. Det er bl.a. noe risiko knyttet til bruk av utenlandsk arbeidskraft, om framdriften på prosjektene treffer planlagte sporbrudd og om det oppstår større smitteutbrudd på Bane NORs anlegg.

Stengte grenser og strenge innreisebestemmelser har gitt merkostnader for flere større byggeprosjekter. Hovedsakelig gjelder dette prosjektene Venjar–Eidsvoll–Langset, Nykirke–Barkåker, Follobanen og ERTMS. Restriksjoner, myndighetspålegg og force majeure har resultert i varierende grad av effektivitetstap, merkostnader og lavere framdrift. Større vedlikeholdsprosjekter og fornying går som planlagt, men til tross for unntak fra innreiserestriksjoner er det noe høyere usikkerhet knyttet til framdrift avhengig av tilgjengelighet på utenlandsk arbeidskraft eller andre koronarelaterte begrensninger. Det er registrert en tendens til uvanlig prisvekst i entreprenørmarkedet som følge av at aktiviteten tar seg opp igjen når smittevernsrestriksjoner lettes, og det medfører risiko for kostnadsøkninger.

Pandemien medførte reduserte inntekter for Bane NOR på om lag 160–170 mill. kr i 2021, hovedsakelig knyttet til eiendomsvirksomheten og lavere infrastrukturavgifter på grunn av redusert togtilbud. Pandemien påvirker også lønnsomheten hos noen av Bane NORs kunder, noe som kan føre til økt tap på fordringer som følge av konkurser og avvikling av virksomheter.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
01	Driftsutgifter	341 264	368 134	375 700
21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i>	108 104	245 151	147 000
70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i>	4 798 248	4 559 900	4 257 300
71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i>	8 798 074	9 174 922	7 593 300
72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	1 243 458	1 273 400	
73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i>	12 638 239	16 069 700	19 075 500
74	Tilskudd til togmateriell mv.	2 193	62 400	123 100
75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	82 912	90 000	82 000
76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren		23 000	23 600
	Sum kap. 1352	28 012 492	31 866 607	31 677 500

For endringer i budsjettet etter saldert budsjett 2021, inkl. tiltak som følge av utbruddet av koronaviruset, vises det til kapittel 5.3 i del I.

Jernbanedirektoratet skal ivareta den strategiske, helhetlige og overordnede koordineringen og planleggingen av jernbanesektoren overfor relevante aktører, og forvalter tildelte bevilgninger. Direktoratet inngår og følger opp avtaler med Bane NOR SF, togselskaper og på enkelte områder med Entur AS og Norske tog AS. Avtalene innrettes slik at kravene til leverandøren og leveransene er i samsvar med Stortingets forutsetninger og føringer for bevilgningene.

Det foreslås bevilget 31,7 mrd. kr, som er om lag samme nivå som saldert budsjett for 2021. Viktige satsinger på jernbanen omfatter bl.a.:

- innfasing av 13 nye togsett Type 74 på Østlandet til erstatning av de fleste eldre togsett Type 70
- om lag 900 mill. kr mer til fornying av jernbanen
- tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane videreføres
- oppstart av prosjektene Sørli–Åkersvika på Dovrebanen og Fløen–Bergen/Nygårdstangen på Vossebanen

- høy aktivitet i de store igangsatte prosjektene bl.a. Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Dovrebanen, og elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanene.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 375,7 mill. kr.

I den foreslåtte bevilgningen på posten er det tatt hensyn til en reduksjon på 0,2 mill. kr på grunn av ventet endret pensjonspremie til Statens pensjonskasse ved endret premiemodell for Jernbanedirektoratet og Norsk jernbanemuseum. Arbeidsgiveravgift er tilsvarende redusert, jf. nærmere omtale i kapittel 4.2 i del I.

Bevilgningen omfatter Jernbanedirektoratets driftsutgifter, inkludert utgifter til lokomotivførerutdanningen og Norsk Jernbanemuseum. Posten omfatter videre Jernbanedirektoratets utgifter til:

- overordnet langsiktig utvikling av togtilbudet og jernbanens rolle i transportsystemet
- forvaltning av kjøp av persontransporttjenester med tog, bl.a. konkurranseutsetting

- forvaltning av kjøp av infrastruktur tjenester fra Bane NOR for drift og vedlikehold, planlegging og utbygging av jernbaneinfrastruktur
- forvaltning av statlig støtteordning for ERTMS-ombordutstyr i tog til eiere av togmateriell og støtteordning for overføring av gods fra vei til jernbane.

Det settes av om lag 72 mill. kr til drift av Offentlig fagskole for lokomotivførerutdanningen.

Til driften av Norsk jernbanemuseum settes det av om lag 37 mill. kr. Dette omfatter utgifter til drift av museet på Hamar, publikumsutstillinger, dokumentasjon, restaureringsvirksomhet og utgifter til drift av kongevegna. Norsk jernbanemuseum har siden 1896 dokumentert jernbanens historie og betydning for utviklingen av det norske samfunnet. Utstillinger og arrangementer ved Norsk jernbanemuseum har årlig i underkant av 30 000 besøkende.

Effektiviseringsarbeidet i direktoratet

Direktoratet har etter fem års drift sett behov for å foreta en gjennomgang av den interne virksomhetsstyringen. Det forventes at dette vil gi effektivitetsgevinster gjennom mer effektiv ressursutnyttelse og målrettet drift. Dette henger også sammen med ny finansieringsmodell og økt handlingsrom for Bane NOR og arbeidet i 2021 med å utvikle nye mål for direktoratet.

Post 21 Spesiell driftsutgifter – utredninger

Det foreslås bevilget 147 mill. kr. Dette er en reduksjon på om lag 100 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett 2021, jf. omtale under post 73.

Posten omfatter Jernbanedirektoratets eksterne utgifter til utredning av nye jernbaneprojekter i tidlig fase samt utgifter til FoU og ulike analyser og utredningsarbeid, herunder konseptvalgutredninger og ekstern kvalitetssikring.

Viktige utrednings- og analyseoppgaver i 2022 er knyttet til:

- oppfølging av føringer gitt i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* og Stortingets behandling av denne
- utredninger som grunnlag for Jernbanedirektoratets arbeid med å realisere transportmålene i *Nasjonal transportplan 2022–2033*
- utvikling av mulige tilbudsforbedringer for realisering i siste del av planperioden og som grunnlag for rullering av transportplanen

- gjennomføring av prioriterte konseptvalgutredninger og andre analyser for å videreutvikle togtilbudet
- utvikling og forbedring av transportmodeller, kapasitetsanalyser, samfunnsøkonomiske analyser og andre metodeverktøy for å bidra til et best mulig beslutningsgrunnlag
- FoU og innovasjon, bl.a. kandidatur for deltakelse i Shift2Europe's Rail (ER).

Utredningene og analysene skal bygge opp under regjeringens mål om mer for pengene i jernbanesektoren og et bedre togtilbud for de reisende, gi grunnlag for bedre utnyttelse av ny teknologi i infrastruktur og materiell samt legge til rette for best mulige beslutningsgrunnlag og strategier. Et viktig bidrag til dette er å finne løsninger der transport- og trafikkapasiteten har størst utfordringer.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås bevilget 4 257,3 mill. kr.

Regjeringen styrker togtilbudet i 2022 med:

- vesentlig flere avganger i Trafikkkpakke 2 Nord og Trafikkkpakke 3 Vest som følge av togoperatørens satsingsprogram samt utløsning av opsjon for Trafikkkpakke 2 Nord som vedtatt i statsbudsjettet for 2020
- innfasing av 13 nye togsett Type 74 på Østlandet
- installering av ERTMS ombordutstyr i tog, jf. postene 73 og 74
- kjøp av reservevogner som ved behov skal erstatte eksisterende fjerntogmateriell i påvente av nye langdistansetog.

For 2022 tas det hensyn til redusert vederlag på om lag 180 mill. kr i tråd med ny direktøkjøpsavtale med Vygruppen AS og konkurranseutsetting av driften av togtrafikken i Trafikkkpakke 1 Sør, Trafikkkpakke 2 Nord og Trafikkkpakke 3 Vest.

Bevilgningen på posten dekker vederlag for persontogtilbudene som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper fra Vygruppen AS, Vy Gjøvikbanen AS, Go-Ahead Norge AS og SJ Norge AS. Vy Tog AS skal betale vederlag til staten for retten til å drive Trafikkkpakke 3 Vest i 2022. Videre dekker bevilgningen kjøp av grensekryssende trafikk på strekningene Narvik–Kiruna–Stockholm og Oslo–Karlstad–Stockholm. Dagtogene på Dovrebanen og Bergensbanen inngår i avtalefestet trafikk fra henholdsvis juni og desember 2020. I henhold til avtalene for tilbringertjenesten til Oslo lufthavn, Gardermoen, med Flytoget AS og

Flåmsbana med Vygruppen betaler staten ikke vederlag.

Som følge av ulike prisreguleringer og bonusordninger er det knyttet noe usikkerhet til størrelsen på vederlaget i avtalene med Vygruppen AS, Vy Gjøvikbanen AS, Go-Ahead Norge AS, SJ Norge AS og Vy Tog AS. Dette er det tatt høyde for i bevilgningsforslaget.

I 2021 ba Samferdselsdepartementet Jernbanedirektoratet vurdere muligheten for å opprette et nattogtilbud mellom Oslo og København. Samferdselsdepartementet har bedt om at arbeidet prioriteres slik at rutetilbudet eventuelt kan startes innen kortest mulig tid.

Kjøreveisavgifter

Staten kjøper tjenester fra togoperatørene for at de skal drive persontogtrafikken. Det er lagt opp til at de togselskapene som staten kjøper tjenester fra, kompenseres for prisøkninger på disse tjenestene, og at statens vederlag til Bane NOR reduseres tilsvarende. For 2021 var det forutsatt et avgiftsnivå tilsvarende 600 mill. kr. Fra og med 2022 er det lagt til grunn et avgiftsnivå tilsvarende 1 000 mill. kr som det kompenseres for i bevilgningen på kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog. Samtidig justeres post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold.

Trafikkavtaler

Togtilbudene i Norge er delt inn i ulike geografisk oppdelte trafikkpakker som konkurranseutsettes etter en fastsatt plan. Hensikten med å fordele konkurransene over tid er å høste erfaringer underveis og sikre at det oppnås tilstrekkelig reell konkurranse om pakkene.

Trafikkavtalen mellom Jernbanedirektoratet og Vygruppen for perioden 2019–2022 og Vy Gjøvikbanen for perioden 2019–2024 sikrer en videreføring av dagens togtilbud som ikke er konkurranseutsatt. Det vil bli inngått en ny direktetildelt trafikkavtale med Vygruppen for perioden 2022–2025, med opsjon for å forlenge avtalen med til sammen to år. Videre legger avtalene med Vygruppen til rette for å gjennomføre konkurranseutsetting av statens kjøp av persontransporttjenester ved at togtilbudene som konkurranseutsettes, tas ut av direktekjøpsavtalene med Vygruppen etter hvert som det inngås nye avtaler.

For å kunne konkurranseutsette trafikken på Gjøvikbanen som en del av Trafikkpakke 4, har Jernbanedirektoratet i henhold til trafikkavtalen

varslet oppsigelse av avtalen med Vy Gjøvikbanen med virkning fra desember 2023.

Trafikkpakke 1 Sør omfatter togtilbudet på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen og driftes av Go-Ahead Norge AS.

Trafikkpakke 2 Nord omfatter togtilbudet i Midt- og Nord-Norge samt Dovrebanen og driftes av SJ Norge AS. Jernbanedirektoratet har utløst sju opsjoner for forbedret togtilbud i trafikkpakken.

Trafikkpakke 3 Vest omfatter langdistanse på Bergensbanen og lokaltog på Vossebanen og driftes av Vy Tog AS. Selskapet oppfylte kravene til oppstart av trafikkpakken og mottok full oppstartsbonus.

Alle de tre trafikkpakkene legger opp til forbedringer i rutetilbudet, bedre integrasjon mot annen kollektivtrafikk og flere fornøyde kunder.

Jernbanedirektoratet skal inngå flerårige takstsamarbeidsavtaler med lokale myndigheter. Disse legges som premisser for trafikkavtalene med togoperatørene. Jernbanedirektoratet vil jobbe videre med å utvikle takst- og prismodeller for jernbanen, med sikte på ytterligere forenkling for kundene.

Trafikkavtalen med Flytoget AS for perioden 2013–2028 regulerer selskapets rettigheter og plikter knyttet til tilbringertransporten til Oslo lufthavn, Gardermoen. Avtalen gir Flytoget en fortrinnsrett til jevn avgangsfrekvens på 10 og 20 minutter til/fra Oslo lufthavn til henholdsvis Oslo S og Asker.

I desember 2020 overtok Vy Tåg AB trafikken på Ofofbanen. Ny trafikkavtale ble tildelt gjennom konkurranse og gjelder til desember 2024. Det er ordinært to daglige avganger hver vei mellom Narvik via Kiruna til Stockholm.

Gjennomføring av konkurranseutsetting av persontransport med tog

Regjeringen presenterte i Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor* intensjonen om konkurranseutsetting av persontransport med tog. Dette er et sentralt virkemiddel i jernbanereformen for å oppnå målet om at staten skal få mer igjen for pengene i sektoren. Konkurranse fremmer kundeorientering, nytenking og innovasjon, og dette skal gi et bedre tilbud til kundene.

For å gi berørte aktører nok tid til omstilling, muligheter til å videreutvikle planer basert på erfaringer og å skape interesse for det norske persontogmarkedet, har Jernbanedirektoratet lagt opp til gradvis å konkurranseutsette alle statlig kjøpte persontransporttjenester med tog. Normal

avtaleperiode blir mellom åtte og ti år, men lengden tilpasses innholdet i den enkelte trafikkpakke. Geografisk marked og rutetilbud, trafikkkpakkenes størrelse, tog, service og vedlikeholdsanlegg, infrastruktur, valg av kontraktsform og tidsplan har vært viktige vurderingsmomenter for å planlegge trafikkkpakkene.

Konkurransesetningen av persontransport er inndelt i to faser. Første fase er gjennomført og omfatter alle strekninger utenfor Østlandsområdet og består av tre trafikkkpakker, som er omtalt over. Fase 2 av konkurransesetningen av togtrafikken omfatter alle linjer på Østlandet.

Prinsippene fra første fase videreføres i stor grad. Jernbanedirektoratet fastsetter minimumskrav som sikrer minst like god kvalitet og leveranse som dagens tilbud, og legger til rette for at togoperatøren har insentiver til å videreutvikle kundetilbudet. I evalueringsprosessen legges det stor vekt på at tilbyderne har en ambisiøs plan for å videreutvikle rutetilbud og servicekonsepter. Erfaringene fra de konkurransene som er gjennomført, tilsier at oppstartsperioden bør forlenges noe.

Trafikkkpakke 4 omfatter persontogtilbudet på Østfoldbanen og Gjøvikbanen samt lokaltogene Spikkestad–Lillestrøm og Stabekk–Ski. Trafikkstart for Trafikkkpakke 4 er planlagt i desember 2023. Konkurranses grunnlaget ble sendt ut i mars 2021, med tilbudsfrist i august 2021. Kontraktsignering er planlagt innen utgangen av mars 2022. I forslaget til fullmakt for kjøp av persontrafikk, jf. forslag til romertallsvedtak, er det lagt til grunn at avtale om Trafikkkpakke 4 inngås i 2022.

Nivået på fullmakter som er gitt av Stortinget for å inngå forpliktelser for framtidige budsjettår, er for trafikkkpakkene 1-3 basert på en videreføring av vederlagsnivået som lå til grunn for de direkte-tildelte avtalene med Vygruppen. Som følge av koronapandemien er det større usikkerhet om hvordan trafikken vil utvikle seg de neste årene. Bl.a. kan pandemien føre til økt bruk av hjemmekontor også på lengre sikt. Samtidig kan andre endringer i atferd føre til flere reisende. For å unngå at togselskapene priser denne usikkerheten inn i tilbudene vil staten kompensere togselskapet som tildeles trafikkkpakke 4, dersom billettinntektene blir lavere enn det Jernbanedirektoratet på forhånd har forutsatt for 2024. Dette medfører at staten tar en del av risikoen dersom billettinntektene blir lavere enn forutsatt ved utlysning av avtalen. Andelen av reduserte billettinntekter som kompenseres øker trinnvis jo lavere billettinntektene blir under dette nivået.

Over det forutsatte nivået tar togoperatøren hele risikoen.

Nivået på fullmakten for trafikkkpakke 4 til å forplikte staten for framtidige budsjettår er beregnet ut ifra et «sannsynlig verste utfall» der billettinntektene blir om lag 25 pst. lavere enn Jernbanedirektoratet har forutsatt. Nivået på fullmakten er dermed høyere enn ved å legge til grunn en ren videreføring av vederlagsnivået i dagens direktetildelte avtale med Vygruppen.

Staten er teoretisk sett forpliktet til å dekke 100 pst. av reduserte billettinntekter i en situasjon der ingen lenger tar toget. Dette er et lite sannsynlig scenario, og fullmakten er ikke beregnet med utgangspunkt i forpliktelsene et slikt scenario ville gitt. Staten har i Trafikkkpakke 4 en ensidig opsjon til å konvertere trafikkvitalen til en tilnærmet bruttokontrakt dersom trafikkinntektene er på et nivå lavere enn i 2019 i tre år eller mer. Dette er gjort for enklere å kunne gjøre større endringer i togtrafikken og samtidig ha muligheten til et stabilt samarbeid med den togoperatøren som velges i konkurransen.

Trafikkkpakke 5 omfatter persontogtilbudene som inngår i 10-minutterssystemet. Disse inkluderer InterCity-togene Skien–Eidsvoll og Drammen–Lillehammer, lokaltogene Kongsberg–Eidsvoll, Drammen–Dal og Asker–Kongsvinger samt Bratsbergbanen. Det planlegges oppstart av trafikkkpakke 5 samtidig med gjenåpningen av Drammen stasjon i desember 2025. Oppstart er utsatt ett år som følge av koronapandemien. Utlysning av kontrakten er planlagt i 2023.

Nye togsett

Siden 2008 er det bestilt og anskaffet 150 persontog. Alle togsettene er planlagt levert og satt i trafikk ved utgangen av 2022.

I 2022 blir 13 nye togsett Type 74 (Flirt) satt i drift på Østlandet til erstatning for de fleste eldre togsett Type 70. Nye togsett vil gi et bedre togtilbud og økt kundetilfredshet blant passasjerene.

Kjøp av nye langdistansetog (fjerntog)

Lokomotivene og vognene som brukes i dagens langdistansetilbud, er i ferd med å nå sin tekniske levetid. Spesielt aluminiumsvognene krever stadig mer vedlikehold og må tas ut av drift i løpet av 2025 og 2026. Fram mot 2035 vil det være behov for å erstatte alt av dagens fjerntogmateriell. Arbeidet med konkurranses grunnlaget pågår med intensjon om å utlyse konkurransen så snart statsbudsjettet for 2022 er vedtatt. Kontraktsinngåelse

er planlagt mot slutten av 2022. Togene vil da kunne settes i produksjon mot slutten av 2023, og de første kan tas i bruk i 2026. Anskaffelsen skal gjøre at dagens fjern togtilbud kan videreføres, herunder sitte- og soveplasser. Kontrakten som blir inngått med leverandør, vil også omfatte opsjoner til å kjøpe flere tog, bl.a. nullutslippstog. Opsjonene vil også kunne omfatte avtale om vedlikehold, tilgang til reservedeler og tilpasninger av anskaffede tog; eksempelvis tilpasning av sovevogn- og serveringsløsninger. Samferdselsdepartementet foreslår en kostnadsramme for anskaffelsen på 8 054 mill. kr, og at restverdigarantien for oppgraderinger og nyinvesteringer økes med 6 040 mill. kr til totalt 9 485 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Sannsynlig kostnad for anskaffelsen er anslått til 6 423 mill. kr.

Det er gjennomført en ekstern kvalitetssikring av anskaffelsen. Ekstern kvalitetssikrer vurderer usikkerheten i anskaffelsen som større enn Jernbanedirektoratet og Norske tog, og foreslår en høyere kostnadsramme enn lagt til grunn av Jernbanedirektoratet og Norske tog. Samferdselsdepartementets forslag til kostnadsramme er i tråd med ekstern kvalitetssikrers forslag. Jernbanedirektoratet vil ikke bli tildelt hele kostnadsrammen, og en andel vil bli beholdt i departementet. Dette skal gi Jernbanedirektoratet et insentiv til å gjennomføre anskaffelsen innenfor direktoratets opprinnelige estimater og legge til rette for kostnadskontroll underveis.

Ekstern kvalitetssikrers vurdering er at det er tatt få konseptuelle valg, og at mulighetsrommet er stort. Dette gjelder særlig valg av togtype (motorvognsett vs. lokomotiv og vogner) og løsning for nattog. Det vil alltid være en grad av tilpasning i togprosjekter. I dette tilfellet skyldes dette bl.a. nødvendige norske særkrav gitt i regelverk, og som følge av eksisterende infrastruktur, og at togene må tilpasses det norske klimaet. Anskaffelsen vil likevel bygge på kjente systemløsninger og skal ta utgangspunkt i standard plattform med tilpasning. Kjøpet skal erstatte dagens tog med samme kapasitet og funksjon, noe som gjør mulighetsrommet mindre. For nattog er mulighetsrommet definert som sovekupe/seng som i dag, og med en ny komfortklasse. Samferdselsdepartementet vurderer handlingsrommet som tilstrekkelig definert for denne konkurransen. En konkurranse gjennomført med en mer ferdig spesifisert løsning, vil øke risikoen for at vi ikke får tog som tilfredsstillende behovet til den beste prisen. En slik tilnærming vil også gå på tvers av kravet til at løsningen skal være utprøvd.

Det er viktig at leverandørene får bruke sin kompetanse til å tilby den beste løsningen.

Kjøp av reservevogner til fjern togtrafikken

Levetiden for flere av vognene som brukes i dag, er som omtalt over, i ferd med å nås. For å sikre at fjern togtilbudet opprettholdes i overgangen fra gamle til nye langdistansetog, settes det av 76 mill. kr i 2022 til å kjøpe 30 brukte vogner fra Tyskland og forberede mulig ombygging av disse. Det legges opp til at tiltaket deles opp i ulike beslutningspunkter for å redusere og utsette statens risiko mest mulig. Dersom hele tiltaket gjennomføres, vil totalkostnaden være 230 mill. kr over tre år. Kjøp og ombygging finansieres som tilskudd til Norske tog AS.

Installering av ERTMS ombordutstyr

Det settes av til sammen 162,1 mill. kr til å videreføre arbeidet med å installere ERTMS-ombordutstyr i persontog. Dette er nødvendig for at togene skal kunne kjøre på strekninger som oppgraderes med det nye signalsystemet. Det settes av 39 mill. kr til opplæring av personell i 2022, og som inngår i bevilgningen på kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog, mens 123,1 mill. kr foreslås bevilget over kap. 1352, post 74 Tilskudd til togmateriell mv. I tillegg finansieres installering av ERTMS ombordutstyr gjennom en støtteordning i den samlede bevilgningen til ERTMS-prosjektet under post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer.

Tilbringertjenesten til Oslo lufthavn

I Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor* varslet regjeringen at den ønsker å konkurranseeksponere tilbringertrafikken med tog, dvs. Flytogets tilbud til Oslo lufthavn, Gardermoen. Det er i meldingen forutsatt at all togtransport skal konkurranseutsettes, også tilbringertransporten. Oslostunnelen utgjør den største flaskehalsen i det norske jernbanesystemet, og dette vil være en utfordring fram til ny tunnel står ferdig. Jernbanens vekst har skapt behov for mer kapasitet. For å utnytte eksisterende nett må den knappe kapasiteten forvaltes best mulig. Flytogets tjenestekontrakt utløper i januar 2028. Samferdselsdepartementet har mottatt en rapport fra Jernbanedirektoratet som konkluderer med at en integrering av tilbringer-tjenesten i det ordinære tilbudet, vil kunne oppfylle behov for en kapasitetsøkning på om lag 60 pst. dersom jernbanen skal ta sin del av veksten i antall

reisende. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte med forslag til hvordan kapasitetsutfordringene i Oslotunnelen, organiseringen av tilbringer-tjenesten og trafikkpakke 5 bør håndteres.

Post 71 Kjøp av infrastruktur-tjenester – drift og vedlikehold

Det foreslås bevilget 7 593,3 mill. kr til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen. Bevilgningsforslaget er redusert ved at midler til ERTMS fra 2022 budsjetteres på post 73 Kjøp av infrastruktur-tjenester – investeringer, og at bevilgningsnivået er nedjustert med 400 mill. kr som følge av økte inntektsforutsetninger fra infrastrukturavgifter på de strekninger som staten kompenserer togoperatørene for avgiftsøkninger. Justert for dette øker bevilgningen med om lag 870 mill. kr på posten sammenliknet med saldert budsjett 2021.

I den flerårige avtalen om drift og vedlikehold som Jernbanedirektoratet har inngått med Bane NOR, er det krav om at samlede driftsutgifter for Bane NOR blir videreført på inntil samme nivå som 2018, justert for effektivisering og eventuelle andre aktivitetsnøytrale endringer. For å gi Bane NOR størst mulig handlingsrom til å prioritere mellom ulike løsninger legges det ikke lenger føringer for fordelingen av post 71 Kjøp av infrastruktur-tjenester – drift og vedlikehold. Det legges imidlertid til grunn at effektivisering innenfor drift og en mer langsiktig og effektiv innretning av vedlikeholdsarbeidet kan frigi midler til fornying. Det foreslås en fullmakt til å inngå forpliktelser for framtidige budsjettår til drift og vedlikehold innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 25 040 mill. kr og en ramme som faller i årene 2023, 2024, 2025 og 2026 på henholdsvis 6 830 mill. kr, 6 450 mill. kr, 6 070 mill. kr og 5 690 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Vi viser til omtalen av styring av jernbanesektoren under Utdringer, mål og prioriteringer der opplegget for bl.a. fullmakten til drift og vedlikehold er nærmere redegjort for. Bane NOR rapporterer årlig på nivået av midler til fornying av infrastrukturen. Det legges også til grunn at Bane NORs administrasjon på sikt effektiviseres. Om lag 1,0 mrd. kr av bevilgningen kan nyttes til administrasjon i 2022.

Som et ledd i jernbanereformen skal togselskapene i økende grad betale for de tjenester de bruker under sportilgangsavtalen. Hensikten er å vise reelle kostnader for togselskapene og få tydelig fram Bane NORs ansvar som leverandør samt

bidra til kostnadseffektivitet. Inntektene tilfaller Bane NOR direkte og er trukket fra forslaget til utgiftsbevilgning. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Bane NOR finansierer drift og vedlikehold med en inntekt på om lag 1,7 mrd. kr i 2022. Det er lagt opp til at togselskapene som staten kjøper tjenester fra, kompenseres for prisøkninger på disse tjenestene, og at statens vederlag til Bane NOR reduseres tilsvarende, jf. omtale under post 70 Kjøp av persontransport med tog. For 2022 er derfor bevilgningsforslaget nedjustert med 400 mill. kr som følge av økte inntektsforutsetninger fra infrastrukturavgifter.

I tidligere statsbudsjett har budsjetterte infrastrukturavgifter finansiert deler av driftsbudsjettet til Bane NOR. Fra og med 2022 foreslås det at inntekter fra infrastrukturavgifter heller nettoføres mot vedlikeholdsutgiftene for infrastrukturen. Dette er en aktivitetsnøytral endring.

I budsjettet for 2022 settes det av om lag 3,2 mrd. kr til fornying av infrastrukturen. Bane NOR kan imidlertid omprioritere budsjettmidlene for å gjennomføre de tiltakene som gir best effekt, og står fritt til å prioritere mer til fornying. Dette er i tråd med prinsippet om porteføljestyring som innføres i sektoren.

Bevilgningen på posten skal bidra til å nå målene om en sikker og tilgjengelig infrastruktur og til å opprettholde aktivitetsnivået i leverandørmarkedet, der Bane NOR er tilnærmet eneste kunde.

Drift

Utgiftene til drift omfatter administrasjon, strømforsyning, eiendomsdrift, trafikkstyring, kundeinformasjon, drift av stasjoner og stasjonsarealer, publikumsarealer, tilrettelegging for alternativ reise, adkomster, parkeringsplasser, vinterdrift, rydding/renhold samt konkurranseutsetting av drift på godsterminaler. Utgifter til å utbedre skader i infrastrukturen på et normalt nivå etter natur- og trafikkhendelser som flom, ras, brann, avsporinger m.m. inngår også, mens utbedring av feil i infrastrukturen som skyldes normal aldring og slitasje er en del av vedlikeholdsbudsjettet.

Vedlikehold

Vedlikehold er nødvendig for å opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivået og kvaliteten i det eksisterende jernbanenettet. Videre er vedlikeholdet viktig for å oppnå bedre driftsstabilitet i togtrafikken. Nye anlegg har etter en innkjøringsfase et lavere behov for akutt feilretting. Samtidig medfø-

rer flere anlegg med økt kompleksitet, i kombinasjon med at trafikkmengden øker, økte vedlikeholdsutgifter for å opprettholde ønsket kvalitet og standard.

Bane NOR har satt i verk målrettede tiltak for å bedre driftsstabiliteten på særlig utsatte strekninger i Østlandsområdet. På lengre sikt ventes det at utskifting av dagens signalanlegg med moderne digitale signalsystemer (ERTMS) vil bedre resultatene innenfor driftsstabilitet ytterligere.

Vedlikehold av jernbane deles inn i hovedkategoriene:

- korrektivt vedlikehold
- forebyggende vedlikehold
- fornying.

Bane NOR er gitt operativ frihet innenfor de rammer som er redegjort for over, til å vurdere hvordan vedlikeholdsmidlene best kan bukes for å nå avtalte mål. Av hensyn til togframføringen prioriterer Bane NOR *korrektivt vedlikehold* for å rette vesentlige feil og feil som ventes å påvirke punktligheten. Andre feil blir registrert og utbedret på et senere tidspunkt som del av forebyggende vedlikehold eller fornying. Lav standard på store deler av infrastrukturen fører til økt feilfrekvens og økt sårbarhet for driftsavbrudd etter ras og flom.

Forebyggende vedlikehold omfatter periodisk vedlikehold for å opprettholde levetiden på eksisterende infrastruktur, tilstandskontroller av infrastrukturen og utbedring av feil som ikke påvirker punktligheten. En stor del av det forebyggende vedlikeholdet gjennomføres for å unngå at det oppstår feil som reduserer sikkerheten og/eller driftsstabiliteten i infrastrukturen.

Utbedring gjennomføres enten som forebyggende vedlikeholdsarbeider eller som fornying. I tillegg omfatter forebyggende vedlikehold maskinelt sporvedlikehold, sporjustering, skinnsliping, ballastsupplering mv.

Fornying omfatter større systematiske tiltak for å ivareta den langsiktige funksjonaliteten og standarden i anleggene samt mindre tiltak som skal ivareta sikkerheten inntil mer omfattende tiltak kan settes i verk. Dette bidrar til å opprettholde og utvikle standarden i eksisterende jernbaneinfrastruktur, noe som er nødvendig for å kunne nå og opprettholde de langsiktige målene for driftsstabilitet.

Dokumentasjonen av infrastrukturen og kunnskap om anleggenes tilstand er viktig for riktig prioritering av fornyingen. Anlegg fornyes når feilratene øker på grunn av alder og slitasje, og når det

er rimeligere å skifte ut anleggene framfor å kontrollere, utbedre eller skifte anleggsdeler og komponenter. Dagens infrastruktur preges av store variasjoner i alder og tilstand, noe som påvirker driftsstabiliteten. Bane NOR arbeider etter en langsiktig fornyingsplan som oppdateres med tilstandsutviklingen i infrastrukturen og tilpasses prioriteringen i statsbudsjettet.

Beregningen av vedlikeholdsetterslepet på jernbane omfatter alle komponenter der den tekniske levetiden er utløpt. Vedlikeholdsetterslepet var ved utgangen av 2021 på 23,3 mrd. kr. Det er satt av om lag 3,2 mrd. kr til fornying i 2022. Etterslepet er i 2022 anslått til å øke med 1,1 mrd. kr til 24,4 mrd. kr ved utgangen av året. Likevektsnivået er i Nasjonal transportplan 2022–2033 beregnet til 4,3 mrd. kr. I Prop. 1 S (2020–2021) er likevektsnivået beregnet til 3,7 mrd. kr.

Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer

Det foreslås bevilget 19 075,5 mill. kr. Bevilgningen er justert for flytting av midler til ERTMS fra post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold. Fra 2022 inngår også planleggingsmidler som tidligere var budsjettert på post 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger. Videre inngår midler som gjelder videre planlegging av fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgstet–Hønefoss (FRE16) i bevilgningen til Nye Veier AS, jf. kap. 1321, post 71.

Bevilgningen legger til rette for kortere reisetider og flere avganger på Follobanen (Oslo–Ski), Dovrebanen (Oslo–Hamar), Østfoldbanen (Oslo–Moss), Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg), Vossebanen (Arna–Bergen) og Gjøvikbanen (Oslo–Gjøvik). Videre settes det av midler til delelektrifisering av Trønder- og Meråkerbanene, infrastruktur for nytt togmateriell, kapasitetsøkende tiltak ved Narvik stasjon og gjennomføring av ERTMS-prosjektet.

Det settes også av midler til mindre, men strategisk viktige investeringstiltak, som bl.a. er nødvendige for å opprettholde jernbanenettets sikkerhet og styrke kapasiteten samt gjøre togtransport mer attraktivt for passasjerer og godstransportører.

For å legge til rette for rasjonell gjennomføring av investeringsporteføljen, foreslås en fullmakt til å pådra staten forpliktelser for framtidige budsjettår innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 62 950 mill. kr og en ramme som forfaller i årene 2023, 2024, 2025 og 2026 på henholdsvis 17 170 mill. kr, 16 210 mill. kr, 15 260 mill.

kr og 14 310 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Vi viser til omtalen av styring av jernbanesektoren under utfordringer, mål og prioriteringer der opplegget for bl.a. fullmakten til investeringer er nærmere redegjort for.

Endringer i avtalestrukturen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR medfører at direktoratet ikke lenger vil inngå individuelle avtaler med foretaket om kjøp av hovedplaner og kommunedelplaner for enkeltprosjekter. Av bevilgningen på posten vil om lag 100 mill. kr, som tidligere har vært budsjettet over post 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger, disponeres til å dekke foretakets utgifter til å utarbeide slike planer.

Risiko ved gjennomføring av plan- og investeringsporteføljen

De største risikoene for gjennomføringen av investeringsprosjektene i 2022 er:

- økte kostnader under byggingen
- tilstrekkelig konkurranse om oppdragene og kapasitet til å gjennomføre prosjektene i et

marked med mange oppdrag og stigende priser

- framdrift og kostnader ved store inngrep i byer og tettsteder
- usikkerhet rundt grunnforhold som påvirker kostnadene.

Prioriteringene innenfor foreslått investeringsbudsjett i 2022 er omtalt under Nærmere om investeringsporteføljen og tilbudsforbedringer. Fordelingen av investeringsbudsjettet er en foreløpig plan, basert på prognoser og estimater som var tilgjengelig da budsjettforslaget ble utarbeidet. Det kan i 2022 bli behov for å tilpasse framdrift og gjennomføring i prosjektporteføljen dersom forutsetninger lagt til grunn for gjennomføringen, endrer seg.

Tabell 6.29 viser store prosjekter som er igangsatt, eller som foreslås igangsatt i dette budsjettframlegget, med henvisning til proposisjonen der det først ble foreslått kostnadsramme, opprinnelig kostnadsramme og gjeldende kostnadsramme.

Tabell 6.29 Store jernbaneprosjekter

<i>Strekning</i> Prosjekt	Først lagt fram	Opprinnelig kostnadsramme	Mill. kr Gjeldende kostnadsramme
ERTMS-prosjektet	Prop. 126 S (2015–2016)	31 047	31 047
<i>Dovrebanen</i>			
Venjar–Eidsvoll–Langset	Prop. 13 S (2017–2018)	7 254	7 254
Kleverud–Sørli	Prop. 1 S (2019–2020)	9 060	9 060
Sørli–Åkersvika ¹	Prop. 1 S (2021–2022)	7 609	7 609
<i>Follobanen</i>			
Oslo–Ski	Prop. 97 S (2013–2014)	28 471	36 696
<i>Trønderbanen</i>			
Delelektrifisering Trønder- og Meråkerbanen	Prop. 1 S (2019–2020)	2 306	2 306
<i>Vestfoldbanen</i>			
Barkåker–Tønsberg	St.prp. nr. 1 (2008–2009)	1 890	1 890
Drammen–Kobbervikdalen	Prop. 110 S (2018–2019)	15 424	15 424
Nykirke–Barkåker	Prop. 110 S (2018–2019)	7 952	7 952
<i>Vossebanen</i>			
Arna–Fløen	Prop. 1 S (2013–2014)	3 459	4 835
Fløen–Bergen/Nygårdstangen	Prop. 193 S (2020–2021)	4 126	4 126
<i>Østfoldbanen</i>			
Sandbukta–Moss–Såstad	Prop. 13 S (2017–2018)	10 496	18 252

¹ Nytt prosjekt der kostnadsramme ikke er fastsatt, jf. forslag til romertallsvedtak.

Kostnadsramme for Oslo–Ski er senere endret, senest ved Stortingets behandling av Prop. 1 S (2020–2021). For Arna–Fløen ble kostnadsrammen endret ved Stortingets behandling av Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar*, jf.

Innst. 472 S (2016–2017), og for Sandbukta–Moss–Såstad ved Stortingets behandling av Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane*, jf. Innst. 648 S (2020–2021).

Nærmere om investeringsporteføljen og tilbudsforbedringer

Regjeringen foreslår en samlet bevilgning på 19,1 mrd. kr til planlegging og utbygging av ny infrastruktur, inkludert ERTMS. Målet med investeringene er å legge til rette for et forbedret togtilbud, gjennom f.eks. flere avganger, redusert reisetid og bedre driftsstabilitet i togtrafikken. De største tilbudsforbedringene som investeringene under planlegging eller utbygging skal bidra til å realisere, er:

- to tog i timen og redusert reisetid mellom Oslo og Hamar
- inntil fire tog i timen og redusert reisetid mellom Oslo og Tønsberg
- flere avganger og kortere reisetid mellom Oslo og Moss samt kortere reisetid Oslo – Halden
- fra halvtimes- til kvartersintervall mellom Arna og Bergen
- utvikle tilbudet på Trønderbanen og på sikt hyppigere avganger og redusert reisetid
- fra to til fire avganger i timen mellom Skeiane og Ganddal
- økt frekvens for lokaltog i Oslo-området
- flere avganger Oslo–Gjøvik
- økt kapasitet ved Narvik stasjon og terminal
- infrastruktur for nytt togmateriell
- rasjonell videreføring av ERTMS.

IC Dovrebanen – to tog i timen og redusert reisetid til Hamar

Det anslås å bruke om lag 2,6 mrd. kr til IC-prosjektene på Dovrebanen. Utbyggingen av sammenhengende dobbeltspor på strekningen mellom Oslo og Åkersvika innen 2027 gjør det mulig å gå fra ett til to tog i timen mellom Oslo–Hamar hele dagen, i tillegg til flere avganger for langdistansetog og økt godskapasitet. Dette vil knytte bo- og arbeidsmarkedsregionene langs strekningen sammen og bidra til effektiv transport mellom Hamar og Oslo. Tilbudsforbedringen bidrar til å redusere reisetiden på strekningen og lavere klimagassutslipp.

Venjar–Eidsvoll–Langset

Utbyggingen av strekningen Venjar–Eidsvoll–Langset omfatter utvidelse fra enkelt- til dobbeltspor mellom Venjar og Langset, jernbanetekniske arbeider på Eidsvoll stasjon og nytt dobbeltspor mellom Eidsvoll og Langset. Strekningen er om

lag 13 km og knytter dobbeltsporet Langset–Klewerud sammen med Gardermobanen. I 2022 åpner nytt spor mellom Venjar og inn til Eidsvoll stasjon, og Minnevika bru ferdigstilles. Hele strekningen fram til Langset skal etter planen tas i bruk i desember 2023.

Klewerud–Sørli

Utbyggingen av strekningen Klewerud–Sørli omfatter nær 16 km dobbeltspor fra Klewerud til Sørli, med Norges lengste jernbanebru (1 070 meter) over Tangenvika, en 3 km lang tunnel mellom Klewerud og Espa, ny stasjon på Tangen, ny omformerstasjon på Jessnes og nytt signalanlegg.

Sørli–Åkersvika

Utbyggingen av strekningen Sørli–Åkersvika starter etter planen i 2022.

Samferdselsdepartementet foreslår at det fastsettes en kostnadsramme for prosjektet på 7 609 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Sannsynlig kostnad for prosjektet er anslått til om lag 6 500 mill. kr. Prosjektet omfatter 14 km dobbeltspor fra Sørli til Åkersvika rett før Hamar, og ny stasjon i Stange. Sammen med Venjar–Eidsvoll–Langset og Klewerud–Sørli er dette den siste strekningen som må bygges på Dovrebanen for å gi sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Åkersvika.

Prosjektet er eksternt kvalitetssikret. Bane NOR har bearbeidet og svart ut eksternt kvalitets-sikrers tilrådinge og oppfølgingspunkter, bl.a. oppdateringer av styrende dokumenter, sentralt styringsdokument, risikoregisteret med spesifikke forhold og tema med tiltak for å sikre videre oppfølging. Videre har Bane NOR utdypet markedsanalysen i prosjektets kontraktstrategi, markedsdialog og erfaringsinnhenting, og markeds-sikkerheten bl.a. knyttet til koronapandemien. Bane NOR forventer god konkurranse for anleggskontraktene (underbygning), men at marked og kapasitet kan være mer presset for de jernbanetekniske entreprisene.

IC Vestfoldbanen – inntil fire tog i timen og redusert reisetid til Tønsberg

Det anslås å bruke om lag 4,1 mrd. kr til IC-prosjektene på Vestfoldbanen. Investeringene skal gi kortere reisetid og inntil fire tog i timen hele dagen mellom Oslo og Tønsberg fra 2025.

Drammen–Kobbervikdalen

Utbyggingen av strekningen Drammen–Kobbervikdalen omfatter 9 km nytt dobbeltspor på Vestfoldbanen mellom Drammen stasjon og Skoger, gjennom en ny tunnel i Strømsåsen. I tillegg skal Drammen stasjon bygges om. Strekningen mellom Drammen og Gulskogen bygges noe enklere enn opprinnelig planlagt, men dette går ikke ut over målet med IC-utbyggingen.

Nykirke–Barkåker

Utbyggingen av strekningen Nykirke–Barkåker omfatter 14 km nytt dobbeltspor og ny Horten stasjon ved Skoppum. Sammen med dobbeltsporstrekningen Drammen–Kobbervikdalen og fullføring av innføringen til Tønsberg stasjon, gir dette sammenhengende dobbeltspor fra Drammen til Tønsberg.

Innføring til Tønsberg stasjon (Barkåker–Tønsberg og ombygging av Tønsberg stasjon)

Innføringen til Tønsberg stasjon omfatter nødvendig ombygging på Tønsberg stasjon, inkl. å legge til rette for ERTMS på stasjonen. Dette vil tilfredsstille krav til økt kapasitet ved nytt togtilbud når nytt dobbeltspor på strekningene Drammen–Kobbervikdalen og Nykirke–Barkåker åpner.

Midlertidig anlegg for togparkering ved Drammen

Det skal bygges et midlertidig anlegg for togparkering ved Drammen i 2022. Dette skal erstatte dagens anlegg, som fjernes i forbindelse med utbyggingen av dobbeltsporet Drammen–Kobbervikdalen.

Anlegg for togparkering Dal, Drammen, Tønsberg og Kongsberg

Det skal bygges anlegg for togparkering ved Kongsberg, Dal, Drammen og Tønsberg som er endestasjoner for tog som skal betjene Vestfoldbanen og deler av Sørlandsbanen. Anleggene bygges ut for å dekke behov for parkering for eksisterende og nytt togmateriell som skal fases inn fram mot de planlagte tilbudsforbedringene på Vestfoldbanen. Tiltakene har også effekt for tilbudsforbedringer på Dovrebanen.

IC Østfoldbanen og Follobanen – økt kapasitet og redusert reisetid mellom Oslo og Fredrikstad/Sarpsborg

Det anslås å bruke om lag 5,2 mrd. kr til IC-prosjektene på Østfoldbanen og Follobanen. Tilbudsforbedringen som investeringene skal realisere, er kortere reisetid og mulighet for flere avganger mellom Oslo og Moss, Fredrikstad og Sarpsborg samt kortere reisetid mellom Oslo og Halden.

Follobanen

Utbyggingen av Follobanen omfatter bygging av nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski. Når prosjektet er ferdig, vil reisetiden mellom Oslo og Ski reduseres fra 22 til 12 minutter og legge til rette for tilbudsforbedringer på Østfoldbanen. Vestsidan av Ski stasjon ble tatt i bruk sensommeren 2020. Hovedarbeider for resten av Ski stasjon og dagstrekningen videreføres og er planlagt å være ferdig sommeren 2022. Det planlegges å ta i bruk Blixtunnelen og Ski stasjon i desember 2022 og Østfoldbanekulvertene på Oslo S i 2023. Arbeidene med innføringen til Oslo S og utbygging av resten av Ski stasjon er de mest tidskritiske delene av prosjektet og utgjør den største risikoen for framdriften.

Sandbukta–Moss–Såstad

Utbyggingen av strekningen Sandbukta–Moss–Såstad omfatter om lag 10 km nytt dobbeltspor og ny stasjon i Moss, sør for dagens stasjon. Hovedarbeidene startet høsten 2019. Arbeidene er godt i gang med tunneldriving i de to tunnelene og grunnforsterking i stasjonsområdet i Moss sentrum, på Carlberg og på Dilling. I 2022 videreføres de kompliserte grunnarbeidene, som etter planen ferdigstilles for deler av strekningen. I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane*, jf. Innst. 648 S (2020–2021), ble det vedtatt å øke kostnadsrammen for prosjektet til 17,9 mrd. 2021-kr på grunn av økt kostnadsnivå og behov for ytterligere tiltak for grunnforsterking. Omregnet til 2022-kr utgjør dette 18,3 mrd. kr. Tidspunktet for å ta i bruk ny banestrekning ble utsatt fra 2024 til 2026.

Kapasitet for togparkering sør for Moss

I 2022 skal tiltak som øker kapasiteten for togparkering sør for Moss, planlegges. Dette gjelder både for eksisterende og nytt togmateriell som

skal fases inn fram mot de planlagte tilbudsforbedringene på Østfoldbanen til Moss, og for å erstatte togparkeringen i Moss som bortfaller ved åpningen av Sandbukta–Moss–Såstad.

Haug–Seut–Sarpsborg

I planleggingen av strekningen Haug–Seut–Sarpsborg er det avdekket forhold som medfører vesentlig økte kostnader for videre utbygging av Østfoldbanen. Et endret utbyggingsomfang vurderes for å finne gode transportløsninger for denne strekningen innenfor realistiske økonomiske rammer.

Vossebanen – fra halvtime til kvartersintervall mellom Arna og Bergen

Det anslås å bruke om lag 1,4 mrd. kr til prosjektene på Vossebanen. Prosjektene vil forbedre tilbudet ved økt kapasitet og mulighet for økt frekvens for lokaltogene i Bergen. Tilbudsforbedring mellom Arna stasjon og Bergens stasjon sammen med økt godskapasitet på Nygårdstangen er planlagt iverksatt i 2025. Planlegging av fellesprosjektet E16/Bergensbanen Arna–Stanghelle pågår og finansieres over Statens vegvesens budsjett, jf. omtale under programkategori 21.30 Veiformål.

Fløen–Bergen og Nygårdstangen godsterminal

I 2022 er det lagt opp til byggestart for 1,3 km nytt dobbeltspor fra Fløen til Bergen stasjon, oppgradering av dagens spor med nytt jernbaneteknisk anlegg, bl.a. nytt signal- og sikringsanlegg samt modernisering av Nygårdstangen godsterminal for å øke kapasiteten og redusere transportkostnadene.

Ulriken tunnel mellom Arna og Fløen

Utbyggingen av Ulriken tunnel mellom Arna og Fløen omfatter et nytt enkeltsporet tunnellop gjennom Ulriken og ombygging av Arna stasjon. Dette inkluderer en kulvert under stasjonsområdet som er rustet mot en 200-års flom i Storelva samt nye bruer ved Fløen, og oppgradering av eksisterende Ulriken tunnel for å tilfredsstille krav til rømning og brannsikkerhet. Prosjektet har en total lengde på 10,6 km, og om lag 8 km er i den nye tunnelen. Tunnelene utrustes også for forbedret mobil- og internettdekning for de reisende.

Trønder- og Meråkerbanene – utvikling av tilbudet på Trønderbanen

Det anslås å bruke om lag 700 mill. kr til utbygging på Trønder- og Meråkerbanene. Investeringene skal bidra til å utvikle togtilbudet mellom Støren og Steinkjer, bl.a. ved å legge til rette for å bruke nytt togmateriell, delvis elektrifisering av jernbanen og på sikt hyppigere avganger. Tiltakene skal bidra til at jernbanen kan spille en større rolle i det regionale kollektivtransporttilbudet.

To tog i timen på Trønderbanen

I henhold til byvekstavtalen for Trondheimsområdet skal det utarbeides planer for kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen, med en ambisjon om to regiontog i timen på strekningen Melhus–Trondheim–Steinkjer. I 2022 settes det av midler til planlegging av nødvendige infrastrukturtiltak for tilbudsforbedringen.

Delelektrifisering av Trønder- og Meråkerbanene

Delelektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanene omfatter elektrifisering av dagens trasé fra Trondheim til Hell og videre fra Hell til Storlien (Meråkerbanen) og Stjørdal (Nordlandsbanen). Elektrifisering av Stavne–Leangenbanen omfattes også av prosjektet. Elektrifisering innebærer bl.a. bygging av ny omformerstasjon ved Hell, master og fundamenter, kontaktledning, transformatorer og høyspentlinjer.

Togparkering og plattformer for nye tog

Videre bygging av plasser for å parkere tog og plattformtiltak er nødvendig for å kunne ta imot nye tog på Trønderbanen, Meråkerbanen og deler av Rørosbanen, der dagens tog har nådd tekniske levealder og etter hvert må byttes ut.

Jærbanen – fra to til fire avganger i timen mellom Skeiane og Ganddal

Det anslås å bruke om lag 30 mill. kr for å legge til rette for å videreutvikle dagens togtilbud på Jærbanen, i tråd med byvekstavtalen for Nord-Jæren. Togtilbudet forbedres ved at dagens lokaltogssystem mellom Stavanger og Skeiane i Sandnes forlenges til Ganddal og med fire avganger i timen. Videre foretas nødvendige arealavklaringer for en eventuell framtidig tilbudsforbedring med hyppigere avganger og redusert reisetid til Nærbø. I

2022 gjennomføres planlegging og avklaringer på kommunedelplannivå for mulig dobbeltspor Sandnes–Nærbø, og planleggingen av vendespor på Ganddal fullføres.

Ny rutemodell Østlandet

For å gjøre det mulig med et mer attraktivt togtilbud med økt antall avganger og kapasitet, anslås det å bruke om lag 300 mill. kr til planlegging og bygging av infrastruktur for å innføre en ny rutemodell på Østlandet. Dette omfatter bl.a. plattformforlengelser, større og mindre stasjonstiltak, planskilt avgreining til Østfoldbanens østre linje, etablering av retningsdrift i Brynsbakken og vendespor på Asker stasjon.

Flere avganger Oslo–Gjøvik

Det anslås å bruke om lag 180 mill. kr til tiltak for å øke frekvensen på Gjøvikbanen. Midlene settes av til å ferdigstille kryssingsspor på Reinsvoll og Nittedal samt økt togparkeringskapasitet på Jaren.

Økt kapasitet ved Narvik stasjon og terminal

Det anslås å bruke om lag 200 mill. kr til økt kapasitet for kombitransport mellom Narvik og Oslo. Midlene vil brukes til tiltak ved Narvik stasjon og Narvik godsterminal Fagernes.

Infrastruktur for nytt togmateriell og kapasitetsøkende tiltak

Det anslås å bruke om lag 950 mill. kr til infrastruktur for nytt togmateriell og kapasitetsøkende tiltak. Dette omfatter tiltak for å tilpasse eksisterende infrastruktur til nytt togmateriell på strekninger der slikt materiell tas i bruk, bl.a. på Østfoldbanen, Askerbanen, Hovedbanen, Vossebanen og Kongsvingerbanen. Kapasitetsøkende tiltak er nødvendige for å skape en mer robust infrastruktur og øke jernbanenettets kapasitet.

ERTMS

Det anslås å bruke om lag 2 2 mrd. kr til rasjonell videreføring av ERTMS-prosjektet (European Rail Traffic Management System). Ved behandlingen av Prop. 126 S (2015–2016) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane*, jf. Innst. 406 S (2015–2016), ble det vedtatt kostnadsramme på 31,0 mrd. 2022-kr.

ERTMS-prosjektet består av tre større tekniske systemkontrakter for signalanlegg, tra-

fikkstyring og utstyr om bord i tog. 12 pst. av arbeidet med ERTMS er ferdig, og prosjektene følger i all hovedsak fastsatt plan.

Jernbanedirektoratet forvalter en tilskuddsordning for ERTMS-utstyr om bord i tog. Ordningen gir en maksimal støtte på 50 pst. av kostnadene ved ombygging av tog. Dette er et viktig virkemiddel for å få operatørene til å følge planlagt framdrift. Tilskudd til ordningen utgiftsføres på post 74 Tilskudd til togmateriell mv., men dekkes gjennom omdisponering av midler fra post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, jf. stikkordsfullmakt. Samferdselsdepartementet anslår at behovet i 2022 blir om lag 50 mill. kr.

En oppdatert plan for ERTMS, i henhold til Nasjonal transportplan 2018–2029 og tilhørende handlingsprogram, ble notifisert til EFTAs overvåkningsorgan (ESA) i 2018.

Trinn 1 ble gjennomført i perioden 2016–2021. Aktivitetene i trinn 1 er omtalt i Prop. 1 S (2020–2021).

Trinn 2 – 2022–2025

I perioden 2022–2025 er det planlagt å ta i bruk ERTMS på strekningene Nordlandsbanen (Bodø–Grong), Gjøvikbanen (Roa–Gjøvik), Bergensbanen, Randsfjordbanen, Østfoldbanen (Oslo–Ski), Vestfoldbanen (Drammen–Tønsberg) og Rørosbanen. Bane NOR vil i 2022 foreta forberedende arbeider i sporet samt prosjektering og installasjon av signalanlegg. Det vil være omfattende testing og godkjenning av IT-systemene som ble utviklet i trinn 1 samt noe videreutvikling av trafikkstyring- og signalsystemene. Hovedmengden av tog som skal bygges om, vil bli bygd om i denne perioden.

Som følge av kompleksiteten i prosjektet er det nødvendig å opprettholde en forutsigbar og planmessig rasjonell utbygging. Dette bidrar til å forebygge at forsinkelser forplanter seg i prosjektet og fører til økte kostnader.

Evaluering, risiko og oppfølging av prosjektet

ERTMS-prosjektet er et stort IT-prosjekt, og ut fra erfaring fra andre IT-prosjekter har det høy risiko fram til de første store leveransene er i drift. Konsekvensen av manglende måloppnåelse vil være høy. Samferdselsdepartementet har i sine framlegg for Stortinget om saken derfor lagt stor vekt på risikostyring og oppfølging, både i Jernbanedirektoratets oppfølging av Bane NOR og i Samferdselsdepartementets styring av Jernbanedirektoratet. Direktoratet har jevnlig møter med Bane

NOR, og det gjennomføres årlige usikkerhetsanalyser av prosjektet.

Programmet har fortsatt høy risiko og utfordringer, men det er på de områdene som det var ventet, herunder Nordlandsbanen og installering av ombordutstyr. Noe funksjonalitet i IT-systemene kommer senere enn planlagt. Tidsplanen for å installere ERTMS-ombordutstyr i tog er stram. Dette skyldes at behovene til togeierne for å ha tilstrekkelig togkapasitet i drift må ses i sammenheng med tiden som er til rådighet til modifikasjoner før togene skal kjøre på oppgraderte strekninger. Arbeidet med å installere signalanlegg er omfattende. Koronapandemien og andre eksterne hendelser kan også påvirke planene. Med god håndtering av risikoreduserende tiltak anses aktivitetsnivået totalt for perioden å være gjennomførbart, og det er ikke grunnlag for å endre planene.

Mindre investeringer

Det anslås å bruke om lag 1,1 mrd. kr til mindre investeringer, bl.a. mer til godstiltak, sikkerhet og miljø, stasjoner og knutepunkter, sikker kjørevegs-IKT og videreutvikling av ERTMS. Dette er tiltak som gir relativt høy nytte for relativt lav investeringskostnad.

Mer gods på bane

Vilkårene for godstransport på jernbanen skal bedres gjennom tiltak på godsterminaler, forlengelse av kryssingsspor og andre sporarbeider. Det er i tillegg etablert en tilskuddsordning for å flytte mer godstransport over på jernbane, jf. omtale under post 75. Tilskuddsordningen ble opprettet fra 2019 som en midlertidig støtteordning med inntil tre års varighet. Regjeringen foreslår å videreføre ordningen siden det tar tid å ferdigstille tiltak som vil gi mer gods på bane.

Stasjoner og knutepunkter

Kapasiteten, tilgjengeligheten og sikkerheten på togstasjoner skal bedres, bl.a. gjennom stasjonstiltak og bedre avvikshåndtering ved buss for tog. Stasjoner med flest av- og påstigninger er prioritert.

Sikkerhet og miljø

På jernbanen vil satsingen på sikkerhet og miljø bidra til å øke trafikksikkerheten og redusere

negativ påvirkning på ytre miljø i og rundt eksisterende jernbaneinfrastruktur. Tiltakene prioriteres løpende etter vurdering av risiko og effekt. Aktuelle sikkerhetstiltak er sanering av planoverganger og fjerning av sikthindre. Tiltak for ytre miljø kan være investeringer som gir bedre tilpassing av terrenget langs banen for mer naturbasert vegetasjonskontroll og vannkvalitet. Andre investeringer kan redusere hindringer for ville dyr og redusere støy fra eksisterende jernbane.

Sikker kjørevegs-IKT

Investeringstiltak innenfor området *Sikker kjørevegs-IKT* vil bidra til styrket driftsstabilitet. Det vil også gi økt digital sikkerhet for kritiske systemer for bl.a. togframføring, nødvendig kommunikasjon mellom tog og togsentraler og kundeinformasjon til de reisende. Ett av de aktuelle tiltakene vil være dekningsutbedring slik at høy tilgjengelighet og stabile togradiotjenester opprettholdes og forbedres. Andre tiltak er å bygge nødvendig transmisjonsnett med tilstrekkelig kapasitet, innføre tilstandsovervåking av kritiske komponenter i sporet og håndtering av potensielle uønskede hendelser.

Signalsystemer – videreutvikle ERTMS

En videreutvikling av signalsystemet ERTMS ut over basisinnføringen gjør at det kan tas ut mer effekt av den nye teknologien og øke utnyttelsen av eksisterende infrastruktur. ERTMS vil f.eks. gi enklere løsninger for samtidig innkjøring, noe som øker fleksibiliteten på enkeltsporede strekninger. Videreutvikling av ERTMS vil gi økt kapasitet der tog kjører i samme retning fordi togene kan kjøre med kortere avstand til hverandre. ERTMS gir økt sikkerhet ved at det er enklere å sikre planoverganger.

Post 74 Tilskudd til togmateriell mv.

Det foreslås bevilget 123,1 mill. kr. Dette er en økning på 60,7 mill. kr på grunn av økt aktivitet.

Bevilgningen gjelder ERTMS-ombordutstyr på tog eid av Norske tog AS.

Nytt signalsystem innebærer at signalsystemet ikke lenger vil være fysiske installasjoner langs togsquinnene, men vil flyttes om bord i togene. Det er derfor nødvendig at eksisterende togsett oppgraderes med ERTMS-ombordutstyr, slik at de kan kjøre på jernbanestrekningene der det nye signalsystemet rulles ut.

Opplæringsutgifter på 39 mill. kr inngår i bevilgningen til kjøp av persontransport med tog, jf. kap. 1352, post 70.

Videre dekkes inntil halvparten av utgiftene til å installere ombordutstyr av en egen støtteordning som regnskapsføres på post 74. Bevilgningen til støtteordningen inngår i den samlede bevilgningen til ERTMS-prosjektet under post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, og utbetales til togeierne i løpet av året, jf. stikkordet «*kan nyttes under post 74*» på post 73.

Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til bane

Det foreslås bevilget 82 mill. kr til å videreføre tilskuddsordningen for godsoverføring fra vei til bane.

Ordningen ble opprettet for å legge til rette for godsoverføring fra vei til jernbane, jf. omtale i Prop. 114 S (2018–2019) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2019*, jf. Innst. 391 S (2018–2019).

Opprinnelig var ordningen planlagt å gjelde i inntil tre år, men fordi tiltak for godsneringen er forskjøvet i tid foreslår regjeringen å videreføre ordningen i 2022. Ordningen er innrettet mot transportformene kombitransport og vognlast, der konkurransen mot veitransport er sterkest.

Tilskudd utbetales til togselskapene basert på netto tonnkm gods kjørt på bane. Ordningen foreslås videreført under forutsetning av fornyet godkjenning av ESA.

Det ble bevilget 88 mill. kr til ordningen i 2020. Det ble mottatt søknader fra fem godstogoperatører. Samlet ble det gitt støtte for 2,2 mill. tonn-kilometer, noe som ga et støttebeløp på 82,9 mill. kr.

Post 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren

Det foreslås bevilget 23,6 mill. kr.

Jernbanestrekninger driftet av etablerte museer, kalles museumsbaner. Museumsbaner tar vare på, og formidler, materiell og immateriell kulturarv knyttet til alle sider av jernbanedriften i Norge. I tillegg er det en rekke organisasjoner, miljøer og enkeltpersoner som gjør en innsats for å ivareta og løfte fram jernbaneverksamhetens historie i Norge.

Forskrift om tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren ble vedtatt i 2021. Tilskuddet skal sikre ivaretagelse og formidling av jernbanehistorien. Primært gjennom støtte til drift av museumsbaner og sekundært gjennom støtte til jernbanehistoriske prosjekter. Tilskuddsordningen forvaltes av Norsk jernbanemuseum.

Kap. 4352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
01	Diverse inntekter	10 389	4 300	4 400
	Sum kap. 4352	10 389	4 300	4 400

Post 01 Diverse inntekter

Det budsjetteres med 4,4 mill. kr i inntekter. Om lag 1,5 mill. kr gjelder Norsk jernbanemuseum (billetter, suvenirer, cruisekjøring mv.), og om lag

2,9 mill. kr gjelder kurs- og semesteravgifter ved Norsk fagskole for lokomotivførere.

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

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
01	Driftsutgifter	74 455	96 754	98 000
21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	21 024		
	Sum kap. 1354	95 479	96 754	98 000

Statens jernbanetilsyns oppgaver er knyttet til sikkerhet, samtrafikkvevne og markedsovervåking.

Tilsynet er Samferdselsdepartementets fagorgan og sakkyndig for kontroll og tilsyn med virksomheter underlagt jernbanelovgivningen samt lovene om taubaner og fornøyelsesinnretninger.

Etaten fører tilsyn med om lag 40 jernbanevirksomheter, 20 drivere av serviceanlegg for jernbane, 380 taubanevirksomheter og 300 virksomheter med fornøyelsesinnretninger.

Som overvåker av jernbanemarkedet skal Statens jernbanetilsyn påse at det er et effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse og like vilkår.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 98 mill. kr.

I den foreslåtte bevilgningen på posten er det tatt hensyn til en reduksjon på 0,2 mill. kr på grunn av ventet endret pensjonspremie til Statens pensjonskasse ved endret premiemodell. Arbeids-giveravgift er tilsvarende redusert, jf. nærmere omtale i kapittel 4.2 i del I.

Statens jernbanetilsyn vil i 2022 bl.a. prioritere:

- tilsynsaktiviteter tilpasset et jernbanemarked med flere aktører, med særlig vekt på sikring, beredskap og digital sikkerhet
- fortsatt å være et synlig markedsovervåkningsorgan på jernbane
- å bedre uhellsrapportering fra taubaner og fornøyelsesinnretninger.

Statens jernbanetilsyn har ansvar for å innarbeide det nye regelverket og informere og veilede aktørene i bransjen om endringene som følger av at den fjerde jernbanepakken er en del av norsk rett gjennom EØS-avtalen. Viktige endringer i ramme-

betingelser er ERAs utvidede rolle knyttet til å utstede sikkerhetsattestifikater for kjøretøy, ytterligere harmonisering av regelverket med EU for å unngå dobbeltregulering og flere aktører i jernbanemarkedet.

For å sikre et effektivt marked for jernbanetransport med velfungerende konkurranse og likeverdige vilkår vil Statens jernbanetilsyn i 2022 fortsatt prioritere å informere og veilede aktørene i bransjen om regelverket og de økonomiske reguleringene som gjelder tilgangen til jernbanemarkedet. Tilsynet følger opp konkurranseutsettingen av persontransport med tog og utviklingen i markeds- og konkurranseforholdene i jernbanemarkedet generelt. Klager fra aktørene skal behandles fortløpende, og det er et mål å redusere tiden det tar å behandle klager. Statens jernbanetilsyn vil bidra til å utvikle felles beste praksis med de andre markedsovervåkingsorganene i EU/EØS og påvirke i det pågående regelverksarbeidet på området, bl.a. endringer i godskorridorforordningen.

Statens jernbanetilsyn veileder og fører tilsyn knyttet til sikringsforskriften hos jernbanevirksomhetene. Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren, og de prioriterte områdene klimatilpasning, informasjons- og IKT-sikkerhet og kritiske objekter, systemer og funksjoner skal integreres i tilsynsvirksomheten. Svakheter i sikkerhetsstyringssystemene innen leverandørstyring og beredskap som er avdekket hos selskaper følges opp videre.

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med og gir driftstillatelser for tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger. For å få et bedre bilde av sikkerheten i bransjene, fortsetter tilsynet arbeidet med å oppnå en høyere innrapporteringsgrad på uønskede hendelser. Informasjon til aktørene i bransjen og veiledning om sikkerhetsstyring prioriteres.

Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	15 062	15 700	16 100
	Sum kap. 4354	15 062	15 700	16 100

Post 01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger

Det budsjetteres med 16,1 mill. kr i gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger.

Merinntektsfullmakten for posten knyttet til kap. 1354, post 01 Driftsutgifter, foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

**Kap. 5611 Aksjer i Vygruppen AS
Utbytte**

Den langsiktige utbytteforventningen for Vygruppen AS utgjør 50 pst. av konsernets årsresultat etter skatt. Vygruppen AS anslår et negativt årsresultat etter skatt i 2021. Det er derfor ikke grunnlag for å budsjettere med utbytte fra Vygruppen AS i 2022. Endelig utbyttevedtak fattes på selskaps generalforsamling i 2022.

Programkategori 21.60 Kystforvaltning

Utgifter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022	Endring i pst.
1360	Kystverket	2 685 547	2 620 134	3 352 900	28,0
1361	Samfunnet Jan Mayen	45 951			0,0
1362	Senter for oljevern og marint miljø	27 246	52 173		-100,0
	Sum kategori 21.60	2 758 744	2 672 307	3 352 900	25,5

Inntekter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022	Endring i pst.
4360	Kystverket	22 390	13 100	13 400	2,3
4361	Samfunnet Jan Mayen	7 183			0,0
5577	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	707 306	798 915	980 000	22,7
	Sum kategori 21.60	736 879	812 015	993 400	22,3

Målene for regjeringens samferdselspolitikk er trukket opp i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Innenfor sjøtransporten vil regjeringen legge til rette for utvikling av en konkurransedyktig, effektiv, sikker og klima- og miljøvennlig sjøtransport, med effektive havner og transportkorridorer samt en hensiktsmessig dimensjonert beredskap mot akutt forurensing. Regjeringen vil opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i sjøtransporten. Videre vil regjeringen bidra til å utvikle de enkelte transportmidlenes fortrinn, styrke samspillet mellom dem og ta i bruk ny og moderne teknologi, slik at det legges til rette for effektiv ressursutnyttelse.

Samferdselsdepartementets virkemidler innenfor kystforvaltningen omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Kystverket og tilskuddsordninger

for å fremme sjøtransporten og havnesektoren. Kystverket har ansvaret for havne- og farvannsforvaltningen.

Ny organisasjon i Kystverket trådte i kraft 1. januar 2021. Omorganiseringen vil bidra til at etaten er rustet til å håndtere framtidens utfordringer med krav til raske endringer innen transportsektoren og til mer effektiv drift.

Til kystforvaltning foreslås bevilget i alt 3,4 mrd. kr. Det budsjetteres med 980 mill. kr i sektoravgifter. Innenfor bevilgningen er det prioritert å videreføre arbeidet med å opprettholde og styrke det høye sjøsikkerhetsnivået, bl.a. gjennom å utvide dekningsområdet til sjøtrafikksentraltjenesten på Vestlandet, videreutvikle navigasjons- og meldingstjenester og redusere vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinfrastrukturen. Priori-

terte farvannstiltak skal gjennomføres, jf. Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*.

Resultatrapport 2020

For 2020 rapporteres det på målene framkommelighet, sikkerhet og klima og miljø, jf. Nasjonal transportplan 2018–2029. Sjøtransporten skal bidra til å dekke samfunnets transportbehov på en sikker og miljøvennlig måte.

Framkommelighet

Koronapandemien

Koronapandemien medførte nedstenging av samfunnet i store deler av 2020, men tilbakemeldinger fra de ulike brukergruppene (rederier og bransjeorganisasjoner) er at Kystverket leverte tjenester i tråd med oppdraget. De nasjonale smitteverntiltakene påvirket i liten grad Kystverkets drift og tjenesteyting. Konsekvensene var størst for los-tjenesten, med en merkbart lavere aktivitet som følge av tilnærmet stans i internasjonal passasjer- og cruisetrafikk. På grunn av den lavere aktiviteten, finansierte staten i 2020 en større del av de tjenestene som normalt dekkes av avgifter. Dette sikret et stabilt avgiftsnivå for brukerne.

For godstransport på sjø har næringen vært i stand til å omstille og tilpasse seg situasjonen og den endrede etterspørselen etter varer. Fravær av anløp fra cruiseskip reduserte havnenes inntekter, mens inntekter fra fartøyer i opplag økte. Det er for tidlig å si om pandemien vil gi varige endringer i godstransporten og havnevirksomheten.

Kystverket gjennomførte mindre regelendringer for å tilpasse seg til situasjonen. Gyldighet for lossertifikat, farledsbevis og godkjenning til ISPS-anlegg (underlagt International Ship and Port Facility Security Code) ble forlenget, og det ble gitt dispensasjoner ved behov.

Godstransport på sjø

Kystverket har kartlagt anløp med containerskip til norske havner. En oppdatert analyse av regulariteten til containerskip i faste ruter viser at det er relativt vanlig med avvik fra ruteplan. Analysen viser at regulariteten er noe bedre enn i tilsvarende analyse fra 2018. De viktigste faktorene som påvirker regulariteten er tallet på anløp og kapasiteten i havnene.

Kostnadsreduksjonen for godsskip i innenriks fart var 4,1 pst. i 2020, mens den for langtransport på vei var 1 pst. Årsakene til disse kostnadsreduk-

sjonene er oljeprisfallet i mars 2020, som førte til reduserte drivstoffkostnader, samt rentenedsettelse som følge av koronapandemien.

Det har vært en høyere vekst i importen med container på sjø enn i importen med container på lastebil i flere år. I 2020 var imidlertid importøkningen for container på sjø 0,1 pst., mens den var 0,4 pst. for lastebil.

Farvannstiltak

Kystverket fullførte i 2020 prosjektene:

- gjennomseiling Hjertøysundet
- innseiling Vannavalen og Gjerdsvika fiskerihavn.

Det pågikk arbeider i prosjektene:

- innseiling Farsund
- innseiling Bodø
- Breivikbotn fiskerihavn.

Tiltaket innseiling Grenland ble startet opp mot slutten av 2020.

Det ble ikke gitt nye tilsagn om tilskudd til kommunale fiskerihavneanlegg i 2020. Alle prosjekter som tidligere har fått tilsagn om midler er nå fullført, og tilskuddene er utbetalt.

Statens fiskerihavneanlegg skal overføres til fylkeskommunene etter avtale. Flere av fylkeskommunene i Sør-Norge overtok ansvaret fra 1. januar 2020, men det er ennå ikke inngått avtaler med Møre og Romsdal, Trøndelag, Nordland og Troms og Finnmark. Ved utgangen av 2020 var fortsatt 275 fiskerihavneanlegg, fordelt på 214 næringsaktive og 61 ikke-næringsaktive havneanlegg, i statlig eie.

Støtte til nærskipfarten

Kystverket forvaltet i 2020 tre ulike tilskuddsordninger som skal bidra til å styrke nærskipfarten.

Tilskuddsordningen for investering i effektive og miljøvennlige havner ble opprettet i 2019, og skal bidra til en mer effektiv logistikk i havnene. Det ble i 2020 gitt tilsagn til fem prosjekter på til sammen 60 mill. kr. To av prosjektene ble forsinket på grunn av koronapandemien, og disse fullføres først i 2021. Kystverket gjennomførte i 2020 en evaluering av tilskuddsordningen. Et hovedfunn fra evalueringen er at ordningen har utløst prosjekter med god måloppnåelse.

Tilskuddsordningen for havnesamarbeid har bidratt til å styrke havnenes konkurranseevne ved å etablere samarbeidsløsninger som gir bedre transportkvalitet og reduserte kostnader for havne-

brukerne. I 2020 fikk tolv prosjekter tilsagn om til sammen 10,9 mill. kr, og 8,6 mill. kr ble utbetalt.

Tilskuddsordningen for overføring av gods fra vei til sjø er innrettet mot redere som ønsker å etablere nye sjøtransporttilbud. Tre nye prosjekter fikk tilsagn om tilskudd i 2020. Etter denne tildelingsrunden var det sju aktive prosjekter, og Kystverket har beregnet at disse samlet sett, etter endt støtteperiode, kan overføre om lag 0,75 mill. tonn gods fra vei til sjø årlig. Dette medfører om lag 46 000 færre lastebiltransporter per år på norske veier. Prosjektene kan bidra til å nå 12,5 pst. av beregnet potensial for overføring av gods fra vei til sjø og bane på 5-7 mill. tonn. Tilskuddsordningen styrker nærskipfarten, gir klima- og miljøgevinst, bedre trafikkikkerhet, reduserer slitasje og bedrer kapasiteten på veinettet.

Sikkerhet

Navigasjonsinfrastruktur

Vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretninger ble redusert fra om lag 0,9 mrd. kr i 2019 til om lag 0,8 mrd. kr ved utgangen av 2020. Vedlikehold og oppgradering av navigasjonsinnretninger prioriteres med bakgrunn i ulykkesrisiko, samfunnsnytte og potensiell skadeutvikling.

Tilgjengeligheten for Kystverkets navigasjonsinnretninger med lys, dvs. fyr, lykter, lanterner, lysbøyer samt radarsvarere, er høy. Den var 99,7 pst. i 2020, mot 99,8 pst. i 2019.

Navigasjons- og meldingstjenester

AIS er et automatisk identifikasjonssystem som er et viktig hjelpemiddel i sjøtrafikksentralenes arbeid med å overvåke skipstrafikken langs nor-

skekysten. Gjennomsnittlig tilgjengelighet for de 85 landbaserte AIS-basestasjonene var 99,8 pst. i 2020. I 2019 var tilsvarende tall 99,7 pst.

De fire havovervåkningssatellittene passerte sin planlagte minste levetid i 2020. I samarbeid med Norsk Romsenter og Forsvaret, ble en ny satellitt satt i drift i mai 2021.

I 2020 klarerte Kystverkets sjøtrafikksentraler 393 786 seilaser, noe som utgjør 1,7 pst. av alle seilaser. Antall klareringer var til sammenlikning 442 583 i 2019. Tallene for 2020 er noe lavere enn tidligere år, og dette skyldes litt lavere aktivitet i sjøtransporten på grunn av koronapandemien.

Arbeidet med å utvide sjøtrafikksentralenes tjenesteområde på Vestlandet pågår, men er noe forsinket grunnet restriksjoner innført under koronapandemien. Fra 1. juni 2021 ble første del av utvidelsen satt i operativ drift i farvannet mellom Florø og Måløy.

I 2020 var det, som i 2019, ingen omkomne etter navigasjonsulykker (kollisjon, grunnstøting, kontaktskade) med næringsfartøy, mens det var åtte omkomne etter navigasjonsulykker med fritidsfartøy mot fire i 2019. Ingen av ulykkene med fritidsfartøy er relatert til svikt i Kystverkets tjenester.

Lospliktig trafikk

Lospliktig trafikk omfatter både fartøy med los om bord og fartøy der føreren har farledsbevis.

Den lospliktige trafikken gikk ned med 7,1 pst. fra 2019 til 2020. Reduksjonen skyldes redusert aktivitet under koronapandemien, særlig innen passasjer- og cruisetrafikk.

Tabell 6.30 viser utviklingen i den lospliktige trafikken fra 2019 til 2020.

Tabell 6.30 Lospliktig trafikk

	2019	2020
Antall losoppdrag	40 820	35 270
Antall dispensasjoner	1 523	1 201
Antall seilaser med farledsbevis	95 856	94 437
Antall lospliktige seilaser med farledsbevis	79 159	76 464
Sum lospliktig trafikk	121 502	112 935

Antall lospliktige seilaser med farledsbevis er satt på bakgrunn av skipets størrelse.

Kilde: Kystverkets årsmelding 2020.

Det ble i 2020 registrert 17 ulykker med lospliktige fartøyer. Sju av disse skjedde på fartøyer med

los om bord og ti ved seilas med farledsbevis. I 2019 var det 22 ulykker, 11 på fartøyer med los om bord og 11 ved seilas med farledsbevis.

Datadeling

BarentsWatch etablerer og videreutvikler digitale tjenester for datadeling og samhandling. Formålet er å bidra til at norske hav- og kystområder blir brukt og forvaltet på en effektiv, bærekraftig og godt koordinert måte. BarentsWatch tilbyr informasjonstjenester som er tilgjengelige for alle, og et skjermet system som støtter norske myndigheters operative innsats i kyst- og havområdene. Tjenestene har god tilgjengelighet og har høy nytteverdi for brukerne. Tjenestene i BarentsWatch gir enkel tilgang til relevant informasjon og leverer data og tjenester som bidrar til bedre samarbeid og effektiviserer offentlig innsats. I 2020 ble tjenesten ArcticInfo lansert. Denne gir informasjon om arktiske farvann, og er spesielt rettet mot fiskebåter, cruisetrafikk og forsknings- og ekspedisjonsfartøy. Tjenestene i BarentsWatch videreutvikles kontinuerlig basert på brukerbehov.

I Kystdatahuset finner man historiske data om anløp til norske havner, seilingsmønster og trafikktyper. Det inneholder høyoppløselige AIS-data og informasjon fra anløpsmeldinger fra skip til SafeSeaNet Norway.

Samfunnssikkerhet

Arbeidet med samfunnssikkerhet er integrert i Kystverkets virksomhet, og etaten følger opp en egen strategi for samfunnssikkerhet med tilhørende handlingsplan. Det er satt i gang arbeid med å tilpasse strategien til Samferdselsdepartementets reviderte strategi for samfunnssikkerhet. Kystverket deltar i prosesser knyttet til videreutvikling av totalforsvaret, både i Norge og gjennom NATO. Koronapandemien har medført en lavere aktivitet enn tidligere. Den årlige Polaris/Gram-øvelsen ble gjennomført på alternativ måte, noe som har medført god læring for å håndtere eventuelle framtidige pandemier.

Klimatilpasning er et prioritert område, og Kystverket tar hensyn til bl.a. ekstremvær og økt framtidig havnivå i egen planlegging, gjennom medvirkning i planlegging etter plan- og bygningsloven og ved myndighetsutøvelse etter havne- og farvannsloven.

Kystverket gjennomfører risikovurderinger av informasjons- og IKT-sikkerheten samt IKT-hendelser, og følger opp avvik fortløpende. I tillegg samarbeider Kystverket tett med Nasjonal sikker-

hetsmyndighet, og i 2020 utarbeidet Mnemonic på bestilling fra Kystverket en ekstern risiko- og sårbarhetsvurdering (ROS-vurdering) av Kystverkets IKT-sikkerhetsarkitektur. Kystverket følger opp identifiserte tiltak, noe som vil redusere risikoen for nedetid på elektroniske tjenester.

For nærmere omtale av samfunnssikkerhetsarbeidet vises det til omtalen av Samfunnstryggleik i del III.

Klima og miljø

Klimagassutslipp

Det er et mål å redusere utslipp av klimagasser fra ikke-kvotepiktig sektor med 45 pst. i 2030 sammenliknet med tall fra 2005. Videre er det regjeringens ambisjon å halvere utslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030, sammenliknet med 2005. Ifølge utslippsregnskapet til Statistisk sentralbyrå var utslippene fra innenriks sjøfart og fiske på 3,73 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2019. Dette er en økning på 4,1 pst. sammenliknet med året før. Utslippene i 2019 var 17 pst. høyere enn i 2005.

Antall skip i norske farvann som bruker lav- eller nullutslippsteknologi fortsetter å øke. I 2020 var det 161 skip med helelektrisk eller batterihibrid framdrift og 64 skip med LNG-framdrift. Andelen skip med lav- eller nullutslippsteknologi ligger i dag på om lag tre pst. Ved utgangen av 2020 var det registrert om lag 50 nye ladeanlegg for bilferjer, passasjerferjer, hurtigbåter og turistbåter. Data er offentlig tilgjengelig på www.lavutslipp.kystverket.no.

Kystverket stiller krav til lav- og nullutslippsløsninger på egne fartøyer og innleide transporttjenester, som tilbringertjenesten for los. Dette gjelder også ved vedlikeholds- og anleggsarbeid med innleide entreprenører.

De samlede utslippene fra fartøyene som inngår i tilbringertjenesten for los var i 2020 på om lag 5 700 tonn CO₂. Dette er en reduksjon på 1 700 tonn CO₂, eller 23 pst., sammenliknet med 2019. Reduksjonen henger sammen med fornying av flåten de siste årene, drivstoffovervåkning av fartøyene og at tallet på tilbringeroppdrag i 2020 er redusert med 13 pst. sammenliknet med 2019 på grunn av koronapandemien.

OV Hekkingen ble levert fra verft høsten 2020 og er Kystverkets tredje batterihibride multifunksjonsfartøy. De samlede utslippene fra alle Kystverkets fartøyer var i 2020 på om lag 5 400 tonn CO₂, noe som er en reduksjon på om lag 140 tonn CO₂, eller 2,6 pst., fra året før.

I 2020 ble det forbrukt om lag 643 000 liter fossilt drivstoff i utbyggingsprosjektene, noe som svarer til om lag 1 700 tonn CO₂. 2020 var første året det ble gjort slike beregninger.

Miljø

Utslipp fra skip i havn er noen steder en lokal kilde til luftforurensing av nitrogendioksid (NO₂). Etablering av landstrømanlegg i havner bidrar til mindre luftforurensing, og per 2020 er det registrert 120 landstrømanlegg. I årene 2018 til 2020 har alle kommunene overholdt grenseverdien og det nasjonale målet for NO₂.

Det er ikke registrert farvannstiltak med stor negativ konsekvens for, eller konflikt med, naturmiljøet, og det er ikke ventet langvarig negativ påvirkning på vannkvaliteten fra tiltak som ble gjennomført i 2020.

Kystverket jobber med å redusere plastforurensing fra egen virksomhet. Positivt plastregnskap er standardkrav i Kystverkets kontrakter for farvannstiltak. Det innebærer at entreprenøren skal dokumentere at det er samlet opp mer plast enn det som ble tilført til sjø.

Undersøkelser før farvannstiltak starter opp avdekker ofte forurensede sedimenter fra bl.a. havnevirksomhet, skipsverft, gamle avfallsfyllinger og avløp. Grundig planlegging og overvåking, skånsomme metoder for gjennomføring og avbøtende tiltak sikrer at forurensing ikke spres, og at den fjernes på en forsvarlig måte. Kystverket samarbeider med aktuelle kommuner og Miljødirektoratet om miljømudring i tilknytning til egne tiltak. Det ble gjennomført arbeid med å fjerne forurensede sedimenter i tiltaket gjennomseiling i Hjerøysundet i 2020.

Høsten 2020 leverte Senter for oljevern og marint miljø, i samarbeid med Kystverket, en konseptvalgutredning for etablering av testfasiliteter for oljevern og marin forsøpling på Fiskebøl.

Beredskap mot akutt forurensing

I 2020 mottok Kystverket 924 varsler om akutt eller fare for akutt forurensing, hvorav 624 var hendelser som medførte akutt forurensing. Kystverket har fulgt opp disse bl.a. ved å påse at den ansvarlige har utført nødvendige tiltak i henhold til tiltaksplikten og særskilte pålegg.

I 2020 ble 118 uønskede hendelser med skip rapportert inn til Kystverket, og av dette var 65 grunnstøtinger. Dette er en liten økning i forhold til 2019.

I mai 2020 erklærte Kystverket statlig aksjon som følge av funn av store mengder plastpellets langs kysten fra svenskegrensen til Lillesand etter utslipp fra skipet «Trans Carrier». Utslipet var på om lag 13 tonn plastpellets, og det er samlet opp over fire tonn i Norge. Aksjonen ble avsluttet 31. mai 2021. Erfaringene har gitt ny kunnskap, og det er utviklet nye metoder for å samle opp denne typen avfall.

Fartøyet «Eemslift Hendrika» kom 5. april 2021 i drift nordvest for Ålesund, og en omfattende aksjon for å redde mannskapet og berge fartøyet ble satt i gang. For å unngå akutt forurensing erklærte Kystverket statlig aksjon 7. april 2021. Aksjonen viste at samarbeidet mellom aktørene som har en rolle ved denne type hendelser, fungerer godt.

I samarbeid med Sysselmesteren på Svalbard har Kystverket ført tilsyn med fjerningen av tråleren «Northguider» som grunnstøtte i Hinlopenstredet på Svalbard i 2018. Operasjonen var vellykket og har gitt ny og viktig kompetanse innen håndtering av hendelser i nordområdene.

Som følge av koronapandemien, gjennomførte Kystverket færre kurs og øvinger for aktørene innenfor beredskap mot akutt forurensing. Målet er at 80 pst. skal øve årlig, mens 78 pst. av innsatsmannskap og fartøy øvde i 2020.

Utfordringer, mål og prioriteringer i 2022

Hovedmålene for regjeringens samferdselspolitikk er trukket opp i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Det overordnede og langsiktige målet for transportsektoren er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Det er utviklet fem mål for planperioden:

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

Sjøtransport

Sjøtransporten skal være konkurransedyktig, sikker og klima- og miljøvennlig, med effektive havner og farleder. Det høye sikkerhetsnivået i sjøtransporten skal opprettholdes og styrkes, samtidig som ny teknologi tas i bruk. Beredskapen mot akutt forurensing skal være tilpasset miljørisikoen.

Sjøtransport er en viktig del av transporttilbudet i Norge. Målt i tonn blir rundt 90 pst. av samlet godsmengde i utenrikshandelen fraktet på sjø, mens skip står for om lag halvparten av godstransporten innenriks målt i transportarbeid. Det er forventet at etterspørselen etter sjøtransport vil øke i årene som kommer, samtidig som effektene av klimaendringene ventes å bli mer merkbare. Det forventes økende interesse for bruk av sjøareal, både fra nye og etablerte næringsområder. Samlet gir dette utfordringer for sikkerhet og framkommelighet i farvannet, og for forvaltningen av sjøareal og havrom. Kravene til samfunnsikkerhet og behov for klimatilpasningstiltak øker. Samtidig må klimagassutslippene fra sjøtransporten reduseres.

Sjøtransport har lave infrastrukturkostnader og lavere skadekostnader i form av arealbeslag, kø, støy, lokal luftforurensing, klimagassutslipp, ulykker og personskader enn andre transportformer. Godstransport på sjø er energieffektivt, og klimagassutslippene per tonn transportert gods er i gjennomsnitt lave sammenliknet med andre transportformer. Klimagassutslippene per tonn transportert gods varierer med bl.a. kapasitetsutnyttelse, alder på skip og type drivstoff. For at Norge skal nå sine klimamål, er det viktig at også klimagassutslippene fra sjøtransporten reduseres.

Rask teknologisk utvikling kan få betydning for gjeldende regelverk, stiller strengere krav til oppdatert kunnskap om sektoren og krever økt innsats innen forskning og utvikling. Det økonomiske handlingsrommet i offentlig sektor vil bli mindre framover, jf. perspektivmeldingen som ble framlagt våren 2021. Det må derfor foretas prioriteringer ut fra brukerbehov, effektiv ressursutnyttelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Den langsiktige effekten av koronapandemien på sjøtransporten er usikker. Utviklingen i godstransport på sjø styres i stor grad av øvrig næringsutvikling, hvordan strømmen av råvarer er og hvor produksjon og videreforedling gjennomføres. Erfaringene til nå er at godstransporten til sjøs er lite påvirket av koronapandemien, mens passasjer- og cruisetrafikken er redusert.

Godstransportsystemet i Norge karakteriseres av at de ulike transportformene i stor grad utfyller hverandre. Konkurransesflatene mellom transportformene er begrenset, og tilbyderne er spesialiserte. Et transporttilbud må være tilgjengelig for at det skal være attraktivt, og det er derfor viktig å opprettholde kai- eller havneanlegg så nær transportkjøper som mulig. Den desentraliserte havne- og kaistrukturen bidrar til å sikre tilgjengeligheten til sjøtransporttilbudet for det kyst-

nære næringslivet i Norge. Næringsarealer bør utvikles i eller i umiddelbar nærhet til havnene. Kommunene må selv avgjøre hvilke arealer som er egnet og som bør reguleres til havneformål og andre utbyggingsformål. Statlige og regionale myndigheter kan påvirke beslutningen i planprosessen på ordinært vis gjennom virkemidler i plan- og bygningsloven dersom det er behov for det.

En effektiv og tilgjengelig sjøtransport er viktig for næringslivets konkurranseevne. I 2022 skal Kystverket forvalte tilskuddordninger for:

- nærskipfart, også kalt insentivordningen, for å bidra til å etablere nye sjøtransporttilbud som gir bedre tilgang til sjøtransport for næringslivet og reduserte skadekostnader fra godstransport, i form av bl.a. ulykker, støy, kø og klimagassutslipp, ved at gods flyttes fra vei til sjø når det er samfunnsøkonomisk lønnsomt.
- investering i effektive og miljøvennlige havner, som skal bidra til å øke effektiviteten i logistikkjeden og styrke sjøtransportens konkurranseevne gjennom etablering av mer effektiv infrastruktur og logistikk i havnene. Dette vil redusere transportkostnader og tidsbruk, bedre samspillet mellom transportformene og bedre transportkvaliteten. Spart tid for skip eller lastebiler i havn vil i tillegg redusere utslipp og støy.

For å redusere sannsynligheten for ulykker til sjøs og beskytte samfunnet mot hendelser som kan føre til tap av liv, personskade, miljøskade og økonomiske konsekvenser, er det etablert en rekke forebyggende sjøsikkerhetstiltak. Kystverkets tiltak omfatter både infrastruktur og tjenester, bl.a. navigasjonsinnretninger, farvannsutbedringer, losordningen, sjøtrafikksentralene, meldingstjenester og maritime overvåkningssystemer. Tiltakene bidrar til forutsigbar og sikker seilas og reduserer risikoen for ulykker og alvorlige hendelser.

Sentralt i transportplanleggingen står tiltak for utbedringer i farvannet. Kystverket vil fortsatt legge vekt på å øke nytten og redusere kostnader i prosjekter for å nå målet om mer infrastruktur og transport for pengene. Staten har etter havne- og farvannsloven ansvar for utbedring i alt farvann som har betydning for den alminnelige ferdsel. Dette inkluderer også farvannet ved alle havner og havneanlegg, og moloer som har som hovedformål å ivareta sikkerhet og framkommelighet i farvannet. Utbedringer i farvannet skal bidra til å redusere risiko for ulykker, bedre framkommeligheten for skipstrafikken i trange farvann og redu-

sere seilingsdistanse bl.a. gjennom å fjerne grunner og øke dybden i leden.

Kystverket skal i 2022 videreføre arbeidet med Stad skipstunnel, jf. Prop. 97 S (2020–2021) *Bygging av Stad skipstunnel* og Innst. 389 S (2020–2021).

Eventuelle øvrige farvannstiltak som Kystverket skal arbeide med i 2022, er nærmere omtalt under kap. 1360, post 30.

Kystverkets navigasjonsinfrastruktur omfatter nær 22 000 navigasjonsinnretninger, som fyr, lykter, faste og flytende merker og radarsvarere. Infrastrukturen skal bidra til sikker navigasjon langs kysten. Det er viktig at innretningene har god tilgjengelighet og gir korrekt informasjon til brukerne, og arbeidet med å lukke vedlikeholdsetterslepet på infrastrukturen skal videreføres. Kystverket gjennomfører modernisering og vedlikehold med egne fartøyer, og prioriterer tiltakene ut fra en vurdering av ulykkesrisiko, samfunnsnytte, optimalt vedlikeholds nivå og praktisk gjennomføring. Klimaendringene krever endret standard på nyanlegg og kan bidra til å øke kostnadene til planlegging, etablering, vedlikehold og drift av maritim infrastruktur på lengre sikt. Der som innretningene ikke tilpasses framtidige endringer, vil det også medføre økte kostnader.

Kystverket fortsetter i 2022 det langsiktige arbeidet med å lukke vedlikeholdsetterslepet og fornyer samtidig alle sektorlykter til LED-lyskilder og sektorinndeling i henhold til IALA-standard. Videre fortsetter arbeidet med å erstatte vedlikeholdsintensive objekter med mer moderne objekter som har lavere vedlikeholdskostnader. Det fases i tillegg inn fjernovervåkning på alle objekter. Dette vil kunne gi positive effekter på framtidig inspeksjonsarbeid. Det er utarbeidet en revidert vedlikeholdsstrategi for arbeid med fyr, slik at midlene kan prioriteres optimalt, både med hensyn til bygningsvedlikehold og arbeidet med kulturformidling.

De maritime overvåkings- og meldesystemene gir oversikt over skipstrafikken og setter norske myndigheter i stand til å oppdage farlige situasjoner, gripe inn ved hendelser, avverge ulykker og ivareta operative oppgaver i kyst- og havområdene. De viktigste overvåkings- og meldesystemene er AIS-systemet, med AIS-basestasjoner og -satellitter, og SafeSeaNet Norway. AIS benyttes til å identifisere skipene og skipenes posisjoner. Data fra AIS benyttes av Kystverket og andre – både offentlige myndigheter, forskningsinstitusjoner og private. SafeSeaNet Norway er et nasjonalt meldesystem der skipsfarten sender rapporteringspliktige opplysninger til norske myn-

digheter og havner. Kystverket skal sørge for at den maritime trafikkovervåkingen også i 2022 gir et tilfredsstillende situasjonsbilde av skipstrafikken langs norskekysten og i norske havområder.

Sjøtrafikksentralene skal avdekke hendelser og avvik fra sikker seilas, slik at nødvendige sjø-sikkerhets- og beredskapstiltak raskt kan settes i verk ved behov. De maritime overvåkingssystemene bidrar sammen med andre interne systemer til å gi sjøtrafikksentralene oversikt og mulighet til å gripe inn ved hendelser og avvik fra sikker seilas. Arbeidet med å utvide tjenesteområdet til sjøtrafikksentralene på Vestlandet videreføres. I 2022 vil Kystverket etablere sensordekning i farvannet mellom Ålesund og Kristiansund.

Losordningen skal trygge ferdseilen til sjøs og verne om miljøet ved å sørge for at fartøyer som ferdes i norske kystfarvann har navigatører med tilstrekkelig farvannskunnskap og kompetanse for sikker seilas. I 2022 skal Kystverket følge opp kartleggingsarbeidet knyttet til etatens sikkerhetskultur, slik at sikkerhetsarbeidet blir ivaretatt og prioritert.

Kystverket skal i 2022 vurdere hvordan Havpanelets handlingsplan kan følges opp i egen sektor.

Beredskap mot akutt forurensing

Kystverket har ansvaret for den statlige beredskapen mot akutt forurensing og for å samordne privat, kommunal og statlig beredskap i et nasjonalt beredskapssystem.

Den statlige beredskapen er dimensjonert med utgangspunkt i miljørisiko og sannsynlighet for ulykker. Som følge av bl.a. klimaendringer, økt aktivitet i hav- og kystområdene, nye drivstofftyper og framdriftssystemer samt endringer i naturmiljøets sårbarhet, forventes det en endring i risiko for og typer av forurensingstilfeller. Dette vil få betydning for dimensjoneringen av beredskapen og hvilke tiltak som skal prioriteres framover. I 2021 ferdigstiller Kystverket en ny beredskapsanalyse, som vil ligge til grunn for å utvikle og dimensjonere beredskapen mot akutt forurensing i årene framover.

Det er særlig krevende å bekjempe akutt forurensing i nordområdene. Økt kunnskap og utvikling av egnede metoder og teknologi for å håndtere akutt forurensing i isfylte farvann er viktig. Det samme er øvelser og samarbeid med andre land om oljevernberedskap i Arktis.

Senter for oljevern og marint miljø oppgaver innenfor oljevern skal overføres til Kystverket fra 1. januar 2022. Samtidig overføres etatsstyrings-

ansvaret for Senter for oljevern og miljø til Klima- og miljødepartementet.

Kystverket vil videreføre arbeidet med å etablere senter for testing, øving og teknologiutvikling for bekjempelse av akutt forurensing på Fiskebøl i Hadsel kommune i Vesterålen i Nordland.

Klimagassutslipp, naturmangfold og vannkvalitet

Kystverket skal bidra til å følge opp nasjonale mål for klima og miljø innen egen sektor og gjennom egen virksomhet. For å redusere klimagassutslippene i sektoren skal Kystverket samarbeide med Sjøfartsdirektoratet og Miljødirektoratet om å utrede egnede tiltak og ev. barrierer som kan begrense gjennomføringen av tiltakene.

Kystverkets utslippsberegninger bidrar til et bedre kunnskapsgrunnlag om klimagassutslippene i sektoren og til utforming av mer målrettede og effektive tiltak og virkemidler. Staten vil legge til rette for å formidle kunnskap om tiltak og virkemidler som kan bidra til det grønne skiftet i sjøfarten og i havnesektoren.

Kystverket bidrar til å oppnå de nasjonale miljømålene for naturmangfold og vannmiljø gjennom bl.a. forvaltning, planmedvirkning, planlegging og gjennomføring av tiltak og gjennom opprydding etter hendelser som defineres som akutt forurensing. Ved planlegging av alle typer tiltak i farvannet, vurderes konsekvenser for naturmangfold og vannmiljø. Dersom negative konsekvenser ikke kan unngås, blir avbøtende tiltak, og i noen tilfeller også restaureringstiltak, vurdert. De tiltakene som har størst påvirkning på vannmiljøet er mudringstiltak. Kystverket samarbeider med Miljødirektoratet for å sikre at naturverdiene ikke reduseres. Miljødirektoratet kan bl.a. sette krav til overvåking før, under og etter at tiltak er gjennomført.

Kystverket skal fortsette samarbeidet med andre statlige myndigheter og kommuner ved opprydding av forurensede sedimenter i forbindelse med farvannstiltak.

I 2022 planlegger Kystverket, i samarbeid med Hammerfest kommune og Miljødirektoratet, å utføre prosjektet Hammerfest Ren Havn. Prosjektet utvikler næringsgrunnlaget i Hammerfest havn med nye kaiareal og fjerner miljøforurensingen i en av Norges mest forurensede havner. I tillegg bedrer prosjektet sjøsikkerheten og legger til rette for ytterligere næringsutvikling i Hammerfest og Forsøl.

Prosjektet innseiling Borg inneholder en rekke vilkår for gjennomføring. For å kunne gjennomføre prosjektet kostnadseffektivt og med akseptabel miljørisiko, skal Kystverket i 2022 gjennomføre et forberedende prosjekt. Det skal bl.a. gjennomføres prøvemudring og -deponering med tilhørende overvåking av gyteområder. Videre skal effekten av avbøtende tiltak undersøkes. De forberedende arbeidene vil gi et godt kunnskapsgrunnlag for å vurdere ulike gjennomføringsalternativer.

Kystverket skal fortsatt bidra til å redusere tilførsel av plastavfall og mikroplast til miljøet. Staten vil fortsatt ha et tett samarbeid med entreprenørene om bruk av mindre plast, f.eks. under sprengning.

Staten skal bidra til vurdering av miljøpåvirkning fra fysiske inngrep i sjø innenfor vannforvaltningen og følge opp hvordan egne tiltak påvirker vannkvaliteten.

Kystverket bidrar i vannforvaltningsarbeidet gjennom deltakelse i regionale vannutvalg, i direktoratgruppen for vannforskriften som ledes av Miljødirektoratet, og gjennom deltakelse i Ecostat.

Nærmere om budsjettforslaget**Kap. 1360 Kystverket**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
01	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 889 395	1 880 891	2 063 500
21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	13 194	31 065	36 800
30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	369 669	383 600	921 000
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	1 979		
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>	305 725	193 778	196 800
60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	33 324	34 300	35 200
71	Tilskudd til havnesamarbeid	8 643	1 200	
72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>	18 781	31 600	32 400
73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>	34 337	52 900	55 500
74	Tilskudd til kystkultur	10 500	10 800	11 700
	Sum kap. 1360	2 685 547	2 620 134	3 352 900

For endringer i bevilgninger etter saldert budsjett 2021 vises det til kapittel 5.3 i del I.

Til Kystverket foreslås det bevilget 3,4 mrd. kr. Deler av Kystverkets virksomhet er finansiert gjennom sektoravgifter, jf. kap. 5577, post 74.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 2 063,5 mill. kr.

I den foreslåtte bevilgningen er det tatt hensyn til en netto økning på 10 mill. kr på grunn av ventet endret pensjonspremie til Statens pensjonskasse ved endret premiemodell. Arbeidsgiveravgift er tilsvarende økt, jf. nærmere omtale i kapittel 4.2 i del I.

Kystverket er en etat for kystforvaltning, sjø-sikkerhet og beredskap mot akutt forurensing. En sentral oppgave i sjøsikkerhetsarbeidet er å forebygge ulykker og hindre og begrense skadeeffektene ved akutt forurensing. Videre driver Kystverket tjenesteproduksjon, som bl.a. lostjenesten og meldings- og informasjonstjenester.

I forbindelse med at Senter for oljevern og marint miljø oppgaver innenfor oljevern overføres

til Kystverket, overføres tre årsverk. Utgiftene til disse inngår i bevilgningen på posten.

Det settes av 150 mill. kr til felles administrasjon og IKT-infrastruktur for Kystverket.

Transport, havn og farleder

Infrastruktur og arealforvaltning er viktig for å sikre framkommelighet og å opprettholde og styrke sikkerhetsnivået i sjøtransporten. Den fysiske infrastrukturen består av farleder og navigasjonsinnretninger. Det settes av om lag 481 mill. kr til vedlikehold av navigasjonsinfrastrukturen, planlegging av farvannstiltak, kystforvaltning og transportplanlegging. Drift og vedlikehold av installasjoner som har stor betydning for navigasjonssikkerheten, prioriteres. Midlene skal bl.a. bidra til å redusere vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretningene.

Beredskap mot akutt forurensing

Som del av den nasjonale beredskapen mot akutt forurensing settes det av om lag 327 mill. kr til flyovervåking og satellittjenester, lagring og vedli-

kehold av utstyr, gjennomføring av kurs og øvelser og den nasjonale slepeberedskapen.

Navigasjonsteknologi og maritime tjenester

Det settes av om lag 1 106 mill. kr til navigasjonsteknologi og maritime tjenester. Midlene dekker drift av los- og sjøtrafikksentraltjenestene, BarentsWatch, elektroniske meldings- og informasjonstjenester og havnesikring. Det vises også til kap. 1360, post 45.

Av beløpet gjelder 918 mill. kr drift av losordningen. Denne er i hovedsak finansiert av avgifter, men 86 mill. kr finansieres gjennom statlig bevilgning.

Videre gjelder om lag 94 mill. kr driften av de fire sjøtrafikksentralene i Sør-Norge. Driften finansieres i hovedsak gjennom sektoravgifter, men 8,1 mill. kr finansieres ved statlig bevilgning.

Utgiftene til driften av sjøtrafikksentralen i Vardø, om lag 28 mill. kr, finansieres ved statlig bevilgning. Sjøtrafikksentralen overvåker tankskip og risikotrafikk som følger seilingsledene langs norskekysten samt skipstrafikken ved gass-terminalen på Melkøya utenfor Hammerfest.

Post 21 Spesielle driftsutgifter

Det foreslås bevilget 36,8 mill. kr for å dekke utgifter til tiltak for å bekjempe og redusere fare for akutt forurensing samt fjerne gjenstander i eller nær farledene som kan medføre fare for skipstrafikken.

Videre dekker bevilgningen utgifter til miljøundersøkelse og -overvåkning av ubåtvraket U-864 utenfor Fedje i Vestland.

I tilfeller av akutt forurensing kan det raskt være behov for midler til aksjoner som staten setter i verk, eller garantier til kommuner som starter aksjoner med vesentlige driftsutgifter, og som selv ikke er i stand til å dekke påløpte utgifter før refusjon for aksjonen fra ansvarlig forurensere er betalt. Det foreslås å videreføre fullmakten til å overskride bevilgningen med inntil 70 mill. kr per aksjon dersom det er nødvendig for å iverksette tiltak uten opphold, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold

Det foreslås bevilget 921 mill. kr til nyanlegg og større vedlikehold. Videre foreslås en fullmakt til å pådra forpliktelser ut over budsjettåret for investeringer, jf. forslag til romertallsvedtak.

Bevilgningen omfatter om lag 83 mill. kr til fornying og modernisering av navigasjonsinfrastrukturen. Midlene bidrar bl.a. til å redusere vedlikeholdsetterlepet på navigasjonsinnretningene.

Om lag 180 mill. kr settes av til investeringer i farvannet, ekskl. midler til Stad skipstunnel. Farvannstiltakene innebærer utdyping, skjerming og merking av farvannet som gir god sikkerhet og framkommelighet. Tiltakene utgjør Kystverkets investeringsportefølje og er et resultat av utredninger som ser lengre kyststrekninger i sammenheng, og som gir en helhetlig og behovsbasert vurdering av tiltak.

Det planlegges følgende større farvannsutbedringer i 2022:

- innseiling Forsøl i Hammerfest kommune, Troms og Finnmark – ferdigstilles i 2022
- innseiling Maurholen i Eigersund kommune, Rogaland – ferdigstilles i 2022
- innseiling Bulandet i Askvoll kommune, Vestland – ferdigstilles i 2022
- Bognes-Tjeldsundet-Harstad i kommunene Narvik, Lødingen, Tjeldsund og Harstad, Nordland og Troms og Finnmark – startes opp i 2022
- Svolvær-Raftsundet i kommunene Vågan og Hadsel, Nordland – startes opp i 2022
- innseiling Kragerø i Kragerø kommune, Vestfold og Telemark – startes opp i 2022
- forberedende prosjekt – Innseiling Borg i Fredrikstad og Hvaler kommuner, Viken – startes og ferdigstilles i 2022.

I tillegg er det satt av i alt 103 mill. kr til å gjennomføre mindre farvannstiltak som har kostnad under 100 mill. kr. I likhet med de større tiltakene består tiltakene av merking, utdyping eller skjerming, eller kombinasjoner av disse. Også de mindre farvannstiltakene er utredet og planlagt gjennom strekningsvise utredninger som ser lengre strekninger i sammenheng. Tiltakene som gjennomføres i 2022 prioriteres for å sikre en kostnads-optimal gjennomføring, og ses i sammenheng med gjennomføringen av de større tiltakene.

Statens fiskerihavneanlegg skal overføres til fylkeskommunene etter avtale. Når det er inngått avtale mellom fylkeskommuner og staten, vil midler til dette formålet over kap. 1360, post 30, overføres til Kommunal- og moderniseringsdepartementets kap. 572 Rammetilskudd til fylkeskommuner og fordeles.

Fra 1. januar 2020 ble fiskerihavneanleggene i Vestland, Rogaland, Agder, Vestfold og Telemark og Viken fylkeskommuner overført. Det gjenstår å inngå avtaler med Troms og Finnmark, Nordland, Trøndelag og Møre og Romsdal fylkeskommuner.

Det er satt av 90,1 mill. kr på posten som overføres til fylkeskommunenes rammetilskudd ved

eventuell inngåelse av avtaler. Det vises også til omtale under kap. 1360, post 60.

I 2022 settes det av 440 mill. kr til bygging av Stad skipstunnel i Vestland. Målet med prosjektet er å bedre framkommeligheten og sikkerheten for sjøtransport som skal passere Stadlandet. I 2022 er det planlagt å gjennomføre anskaffelsen med anleggsstart i 2023 og ferdigstilling i løpet av 2026.

Til videre planlegging av testsenter på Fiskebøl settes det av 25 mill. kr.

Kystverket har fått i oppdrag å gå videre med planlegging av et senter for testing, øving og teknologiutvikling for bekjempelse av akutt forurensning på Fiskebøl. Senteret skal inneholde et innendørs klimaregulert basseng, utendørs molo-basseng, tilrettelegging for feltforsøk og fasiliteter for dispergering/brenning. Kystverket vil innen 1. november 2021 utarbeide en nærmere beskrivelse av prosjektet med spesifisert kostnadsanslag og plan for gjennomføring.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Det foreslås bevilget 196,8 mill. kr. Bevilgningen omfatter anskaffelse av IKT-utstyr og produksjons- og anleggsmidler til navigasjonsinfrastruktur, maritim trafikkovervåking, sjøtrafikksentraler, los, utvikling av intelligente transportsystemer for maritim sektor, beredskap mot akutt forurensning og til Kystverkets rederi og tilsynslag.

Det settes av om lag 95 mill. kr til navigasjonsinfrastruktur, elektroniske navigasjons- og meldingstjenester og videreutvikling av Barents-Watch.

Videre settes det av 19 mill. kr til beredskap mot akutt forurensning.

Til fornying av det tekniske utstyret ved sjøtrafikksentralene og til det videre arbeidet med å utvide tjenesteområdet til sjøtrafikksentralene på Vestlandet settes det av om lag 66 mill. kr. Av dette er 2,2 mill. kr avgiftsfinansiert, jf. kap. 5577, post 74.

Innenfor losområdet settes det av om lag 17 mill. kr til investeringer i IKT-verktøy og losstasjoner. Investeringene er finansiert av avgifter, jf. kap. 5577, post 74.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg

Det foreslås bevilget 35,2 mill. kr.

Statens fiskerihavneanlegg skal overføres til fylkeskommunene etter avtale, jf. omtale under kap. 1360, post 30.

Bevilgningen på post 60 skal i sin helhet overføres til fylkeskommunenes rammetilskudd, særskilt fordelt, men først når det er inngått avtale med aktuelle fylkeskommuner.

Post 72 Tilskudd til nærskipfart

Det foreslås bevilget 32,4 mill. kr.

Formålet med tilskuddsordningen for nærskipfart er å redusere skadekostnadene fra transport gjennom å overføre gods fra vei til sjø. Å flytte gods fra vei til sjø kan gi positive effekter på miljø, klima, trafikkikkerhet og framkommelighet. Ordningen vil også bedre tilgangen til sjøtransport for næringslivet.

Redere kan søke om tilskudd i inntil tre år til å etablere nye, samfunnsøkonomisk lønnsomme sjøtransporttilbud, som ikke ville blitt etablert uten tilskudd. Prosjektene må føre til godsoverføring fra vei til sjø som gir en nytteeffekt for samfunnet i form reduksjon av klimagassutslipp og andre skadekostnader. Det er en forutsetning at prosjektene kan drives videre uten tilskudd etter tilskuddsperiodens utløp. Tilskuddet er en start-hjelp som reduserer risikoen ved nyetablering, slik at samfunnsøkonomisk lønnsomme sjøtransporttilbud ikke hindres av svak bedriftsøkonomisk lønnsomhet i oppstartsfasen.

Det er knyttet en tilsagnsfullmakt til ordningen, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 73 Tilskudd til investering i effektive og miljøvennlige havner

Det foreslås bevilget 55,5 mill. kr.

Formålet med tilskuddsordningen for investering i effektive og miljøvennlige havner er å effektivisere logistikkjeden gjennom tiltak i havn og på den måten bidra til kostnadsbesparelser, bedre kvalitet, bedre samspill i logistikkjeden og mellom transportformene, godsoverføring fra vei til sjø samt positive klima- og miljøeffekter.

Tilskuddsordningen er rettet mot havnene og skal utløse samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer i allment tilgjengelige havner som ellers ikke ville blitt realisert. Aktuelle prosjekter kan omfatte investeringer i havneinfrastruktur og tilgangsinfrastruktur fra vei og sjøsida og mudring.

Det er knyttet en tilsagnsfullmakt til ordningen, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 74 Tilskudd til kystkultur

Det foreslås bevilget 11,7 mill. kr.

Formålet med tilskuddsordningen er å ivareta den maritime kulturarven, i det alt vesentlige gjennom å bidra til finansiering av Kystverkmusea.

Kystverkmusea er et nettverkssamarbeid mellom Lindesnes Fyrmuseum, Jærmuseet, Sunnmøre Museum, Museum Nord og Museene for kystkultur og gjenreisning i Finnmark. Modellen

forutsetter at minimum 40 pst. av utgiftene til driften av den enkelte enhet dekkes av lokale og regionale bidrag.

Kystverkmusea dokumenterer og formidler etatens historie i tråd med det overordnede målet om at Kystverkets kulturarv skal være grunnlag for kunnskap, opplevelse og verdiskaping.

Kap. 4360 Kystverket

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
02	Andre inntekter	22 390	13 100	13 400
	Sum kap. 4360	22 390	13 100	13 400

Post 02 Andre inntekter

Posten omfatter inntekter fra eksterne, bl.a. knyttet til salg av fiskerihavner og statens beredskap

mot akutt forurensing. Det budsjetteres med 13,4 mill. kr på posten.

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

Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022
74	Sektoravgifter Kystverket	707 306	798 915	980 000
	Sum kap. 5577	707 306	798 915	980 000

For endringer i bevilgning etter saldert budsjett 2021 vises det til kapittel 5.3 i del I.

Post 74 Sektoravgifter Kystverket

Sektoravgiftene under Kystverket er anslått til 980 mill. kr. Posten omfatter Kystverkets inntekter fra losavgiftene og sikkerhetsavgiften. Losavgiftene skal dekke en andel av utgiftene for losordningen.

I den foreslåtte bevilgningen på posten er det tatt hensyn til en økning på om lag 14 mill. kr på grunn av ventet endret pensjonspremie til Statens pensjonskasse ved endret premiemodell som skal dekkes av losavgifter. Arbeidsgiveravgift er tilsvarende økt, jf. nærmere omtale i del I.

Avgiftene består av:

- losingsavgift som betales ved faktisk bruk av los

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

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

Bevilgningen på posten er økt i forhold til tidligere år. Dette skyldes at endringer i trafikkgrunnlag og kostnader over tid har blitt håndtert gjennom merinntektsfullmakten på posten, og bevilgningen har derfor ikke blitt justert for slike endringer. Det er foreslått tilsvarende økning i utgiftene under kap. 1360, post 01.

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

Programområde 22 Posttjenester

Programkategori 22.10 Posttjenester

Utgifter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2020	Saldert budsjett 2021	Forslag 2022	Endring i pst.
1370	Posttjenester	689 742	740 200	945 600	27,7
	Sum kategori 22.10	689 742	740 200	945 600	27,7

Regjeringen vil sikre et godt og likeverdig posttilbud over hele landet.

Samferdselsdepartementets virkemidler på postområdet omfatter regulering og kjøp av ulønnsomme posttjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet er et forvaltningsorgan under Kommunal- og moderniseringsdepartementet, men Samferdselsdepartementet har ansvaret for postområdet, jf. Prop. 1 S (2021–2022) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Det foreslås å bevilge 945,6 mill. kr til kjøp av posttjenester.

Resultatrapport 2020

Brevvolumene er redusert med om lag 75 pst. siden 1999, og fallet har økt under koronapandemien. Det er ventet at brevvolumene vil fortsette å falle opp mot 17 pst. hvert år. I 2018 mottok norske husholdninger i gjennomsnitt 3,4 brev i uken. I 2023 ventes det at hver husstand vil motta kun 1,7 brev i uken. Utviklingen er den samme i flere land, men har kommet spesielt langt i Norden. Det er foreslått eller gjennomført endringer i leveringsplikten i flere land. Posten Norge har derfor gjennomført betydelige omstillinger av postvirksomheten de siste 20 årene. En fortsatt reduksjon i brevmengden vil føre til økt behov for effektivisering og justering av nivået på leveringsplikten for brevpost.

Volumet av pakker har økt som en følge av mer netthandel, både registrerte pakker og uregistrerte pakker levert i postkassene. Veksten i pakkemengden er imidlertid ikke stor nok til å

kompensere for bortfallet av brev for distribusjon til postkassene.

Postloven ble endret fra 1. juli 2020 slik at Posten Norge AS' leveringsplikt ble redusert fra fem dager i uken til postkassene til annenhver dag.

Bevilgningen til kjøp av ulønnsomme post- og banktjenester fra Posten, dvs. tjenester selskapet ikke ville levert ut fra forretningsmessige hensyn, bidro i 2020 til å finansiere postomdeling fem dager i uken i første halvår og annenhver dag i siste halvår, framsending av blindeskriftsendinger og grunnleggende banktjenester i landspostnettet.

I konsesjonen for Posten var det fram til 1. juli 2020 krav om at minst 85 pst. av prioritert brevpost innenlands skulle være fremme to dager etter innlevering og 97 pst. etter fire dager. Etter omleggingen til postomdeling annenhver dag ble kravene endret til at minst 85 pst. av innenlandsk brevpost skal være fremme innen tre dager etter innlevering, mens minst 97 pst. skal være fremme innen fem dager.

I første halvår 2020 kom 91,1 pst. av prioritert brevpost fram etter to dager, mens 99,2 pst. var fremme etter fire dager. For andre halvår 2020 viser målingene at 93,3 pst. av innenlandsk brevpost var fremme innen tre dager og 99,1 pst. innen fem dager.

For lørdagsomdeling av aviser i områder uten kommersielle avisbudnett hadde departementet i 2020 en avtale med Easy2You AS. I januar 2020 inngikk departementet avtale med Posten om kjøp av avisomdeling i de ukedagene Posten ikke har ordinær postdistribusjon og med Aktiv Norgesdistribusjon om lørdagsdistribusjon. Avtalen

med Posten gjaldt fra 1. juli 2020 og den med Aktiv Norgesdistribusjon gjaldt fra 15. januar 2021.

Posten Norge har gjennom lov om tilbud av grunnleggende banktjenester gjennom Posten Norge AS' ekspedisjonsnett vært pålagt å tilby grunnleggende banktjenester i landpostnettet. Etterspørselen etter tjenestene er kraftig redusert de siste årene og kundene i landpostnettet har benyttet alternative løsninger for å få utført banktjenester. Avtalen Posten har hatt med DNB Bank ASA om å formidle banktjenester utløp 1. juli 2021 og det var ikke mulig å videreføre en slik avtale med DNB eller andre banker. Fra 1. juli 2021 ble derfor lov om tilbud av grunnleggende banktjenester gjennom Posten Norge AS' ekspedisjonsnett opphevet.

Utfordringer, mål og prioriteringer i 2022

Posttjenestene er en viktig del av infrastrukturen som bidrar til bosetting og næringsliv over hele landet. Samtidig innebærer teknologiutviklingen at stadig mer kommunikasjon skjer digitalt, med den følge at brevvolumene går nedover. Trenden er forsterket på grunn av koronapandemien.

Det overordnede målet er at brukere over hele landet skal få tilgang til gode og fremtidsrettede posttjenester, og et likeverdig tilbud av leveringspliktige posttjenester til overkommelig pris, gjennom effektiv bruk av samfunnets ressurser.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1370 Posttjenester

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2020	budsjett 2021	2022
70	Kjøp av posttjenester, <i>kan overføres</i>	689 742	740 200	945 600
	Sum kap. 1370	689 742	740 200	945 600

Post 70 Kjøp av posttjenester

Det foreslås å bevilge 945,6 mill. kr, som er en økning på 205,4 mill. kr eller 27,7 pst. fra saldert budsjett 2021. Kjøp av posttjenester blir brukt for å sikre et tilbud av leveringspliktige tjenester som ikke ville bli tilbudt basert på forretningsmessige hensyn. Den økte bevilgningen vil dekke utgifter

Det legges til rette for et likeverdig tilbud av leveringspliktige posttjenester over hele landet, bl.a. gjennom lover, forskrifter, konsesjoner, avtaler, pålegg om leveringspliktige posttjenester og statlig kjøp av ulønnsomme posttjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet ivaretar viktige tilsynsfunksjoner i postmarkedet.

Utgiftene til kjøp av ulønnsomme posttjenester ventes å øke betydelig i årene fremover. Dersom Posten skal opprettholde postomdeling til postkasser annenhver dag, har selskapet anslått at kompensasjonskravet overfor staten vil kunne bli på over 1 mrd. kr om få år. Selv om det er betydelig usikkerhet knyttet til disse framskrivningene, er det ingen tvil om at behovet for kjøp av ulønnsomme posttjenester må forventes å forbli på et høyt nivå fremover med dagens ordning for postomdeling.

Samferdselsdepartementet mottok i 2020 utredninger om konsekvenser av ytterligere reduksjoner i de leveringspliktige tjenestene. Regjeringen vil vurdere hvordan disse skal følges opp og komme tilbake til Stortinget på egnet måte ved behov for nye endringer, jf. Prop. 102 L (2018–2019) *Endringer i postloven (antall omdelingsdager)*.

Postens konsesjonsforpliktelser skal etter hvert erstattes av en avtale om å utføre leveringspliktige posttjenester. Prosessen har tatt lenger tid enn ventet. Departementet mener at det ikke er hensiktsmessig å starte avtaleprosessen før fremtidig servicenivå er avklart.

ved å opprettholde levering av post til alle husstander annenhver ukedag.

Av den foreslåtte bevilgningen vil 755 mill. kr gå til Posten Norge for å dekke ulønnsomheten knyttet til leveringspliktige posttjenester der Posten er direkte utpekt, dvs. postdistribusjon og gratis befordring av lette blindesendinger. Videre vil 63 mill. kr gå til kontrakten med Aktiv Norgesdistribusjon for omdeling av aviser på lørdager, og

127,6 mill. kr til kjøp av avisomdeling på ukedager etter kontrakt med Posten Norge.

I 2020 ble Norsk Bibliotektransport tildelt kontrakt med Samferdselsdepartementet for frakt av punktskriftlitteratur (bøkkasser) sendt som pakker fra Norsk lyd- og blindeskriftbibliotek. Kontrakten med Samferdselsdepartementet har en

verdi på 85 000 kr i året og inngår i bevilgningen på post 70.

Statlig kjøp av leveringspliktige tjenester går frem av tabell 6.31. Tabellen gir oversikt over de direktepålagte leveringspliktige tjenestene fra Posten Norge og de tjenestene som anskaffes gjennom konkurranse.

Tabell 6.31 Statlig kjøp av leveringspliktige posttjenester

	Mill. kr
2,5 omdelingsdager til postkassene i stedet for hentepunkter	749,0
Gratis framsending av blindeskriftsendinger	6,0
Sum dekning av ulønnsomhet i Posten	755,0
Kjøp av avisdistribusjon på lørdager	63,0
Kjøp av avisdistribusjon på hverdager uten vanlig postomdeling	127,6
Distribusjon av punktskriftsbøker fra Norsk lyd- og blindeskriftbibliotek	0,1
Sum kontrakter og dekning av ulønnsomhet	945,6

Del III
Omtale av særlege tema

7 Klima og miljø

Regjeringa sin klima- og miljøpolitikk byggjer på at alle samfunnssektorar har eit sjølvstendig ansvar for å leggje klima- og miljøomsyn til grunn for aktivitetane sine og for å medverke til at dei nasjonale klima- og miljømåla kan nåast. Sjå omtale av prioriteringane for 2022 under kategori-omtalanane i del II. For ein omtale av regjeringa sine samla klima- og miljørelevante saker, sjå Prop. 1 S (2021–2022) for Klima- og miljødepartementet.

Samferdselsdepartementet følgjer opp klima- og miljømåla i dei årlege budsjetta og gjennom etats- og eigaroppfølginga. Verksemdene i transportsektoren har eit ansvar for å hjelpe til å nå Noregs klima- og miljømål, og dette ansvaret vil få innverknad for aktivitetane i planperioden for Nasjonal transportplan 2022–2033. I eigaroppfølginga vil departementet, i tråd med regjeringa sin eigarskapspolitikk, ta utgangspunkt i kva som er vesentlege moglegheits- og risikoområde, noko som vil variere mellom bransjar og selskap, jf. Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*.

Utsleppa av klimagassar frå transportsektoren skal halverast innan 2030. Ein overgang til utsleppsfrie transportmiddel er avgjerande for å oppnå dette.

For å hjelpe til å oppfylle Noregs miljømål må aktørane i transportsektoren påføre naturen så små belastningar som mogeleg ved utbygging, drift og vedlikehald av transportinfrastrukturen.

7.1 Klima

Regjeringa har ei rekkje mål og ambisjonar innan klima som òg gjeld transportsektoren. Det viktigaste målet innan transportsektoren er ambisjonen om at klimagassutsleppa skal halverast i 2030 samanlikna med 2005. Ambisjonen føreset forbe-tringar av teknologisk modnad i ulike delar av transportsektoren. Regjeringa har òg sett ei rek-kje måltal for nye nullutsleppskøyretøy. Sjå omtale av desse i kapittel 7.2.2. For innanriks sjøfart og fiske har regjeringa ein eigen ambisjon om å halvere klimagassutsleppa innan 2030 samanlikna med 2005.

Regjeringa la tidlegare i 2021 fram Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021–2030* og Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Begge meldingane omtalar korleis regje- ringa vil nå Noregs klimamål, m.a. halveringsam- bisjonen i transportsektoren.

I sommar la EU fram regelverkspakken «Fit for 55» som inneheld fleire forslag som kan få føl- gjer for transportsektoren. Pakken skal sikre at EU når sitt forsterka klimamål for 2030 om å redu- sere nettoutslepp med minst 55 pst. samanlikna med 1990. Fleire av forslaga som kan få følgjer for transportsektoren, har vore på offentleg høyring, og arbeidet med å vurdere norske posisjonar er i gang.

7.1.1 Utviklinga av klimagassutsleppa i transportsektoren

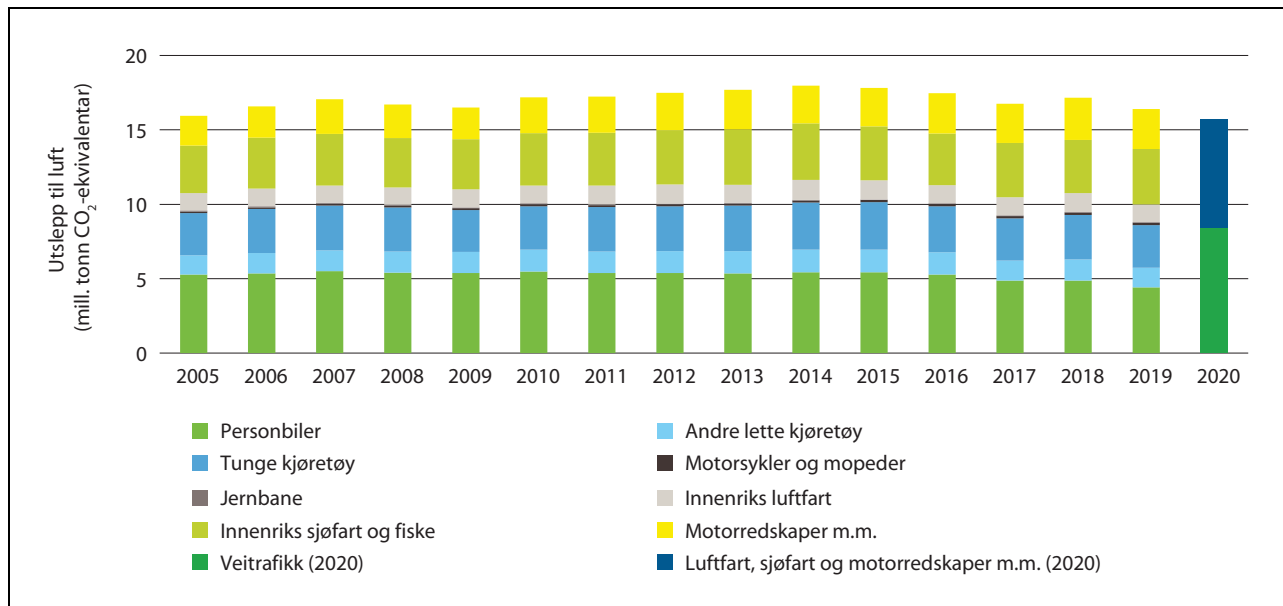
Figur 7.1 viser utsleppsutviklinga i transportsektoren for perioden 2005–2020 fordelt på dei ulike transportsegmenta.

Statistisk sentralbyrå har i år retta delar av utsleppsstatistikken sin med verknad tilbake i tid. Det kjem m.a. av at tala for sal av marine gassoljer og autodiesel er retta tilbake til 2012. Utsleppstala for transportsektoren er derfor oppjustert med i underkant av 1 mill. tonn CO₂-ekvivalentar, dvs. 6 pst., i 2019. Utsleppstala for fiske, innanriks sjø- fart og vegtrafikk er korrigert for heile perioden 2012–2019.

Dei førebelse tala frå Statistisk sentralbyrå viser at dei samla utsleppa frå sektoren blei redu- sert med 4,4 pst. frå 2019 til 2020. Nedgangen kjem m.a. av regjeringas klimapolitikk og korona- pandemien.

I 2020 var det 6,1 pst. mindre trafikk på vegane samla sett enn i 2019, og innfasinga av elektriske køyretøy heldt fram å auke. Dette bidrog til å redusere utsleppa. Sjå kapittel 7.2.2 for omtale av utviklinga i nullutsleppskøyretøy.

Biodrivstoff utgjorde om lag 13 pst. av alt flytande drivstoff som blei nytta til vegtransport, og bidrog til å kutte utsleppa med 1,2 mill. tonn CO₂ i 2020. Det ble seld mindre biodrivstoff i 2020



Figur 7.1 Utslepp av klimagassar i transportsektoren 2005–2020 etter kilde

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

enn i 2019, men bruken av avansert biodrivstoff i vegtrafikken gjekk opp med over 40 pst.

7.1.2 Verkemiddel for å redusere utsleppa frå transportsektoren

CO₂-avgifta er det viktigaste verkemiddelet for å redusere utsleppa av klimagassar frå transportsektoren. Avgifta bidrar til å auke prisen på fossilt drivstoff og gjer det meir attraktivt å velje nullutslippsteknologi eller å reise med kollektivtransport, sykle eller gå.

I Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021–2030* blei det varsla at regjeringa vil trappe opp avgiftene på ikkje-kvotepiktige utslepp av klimagassar til om lag 2 000 2020-kr i 2030. Vidare blei det varsla at regjeringa vil trappe opp avgiftene på kvotepiktige utslepp av klimagassar frå petroleumsverksemda og luftfarten slik at den samla karbonprisen (kvotepris pluss avgift) blir om lag 2 000 2020-kr i 2030. For å følge opp klimaplanen foreslår regjeringa å auke avgiftene på ikkje-kvotepiktige utslepp med 28 pst. utover prisstigninga i 2022. Det vil vere konsistent med ei jamn opptrapping mot om lag 2 000 2020-kr i 2030. Regjeringa foreslår òg å auke satsane for naturgass og mineralolje i CO₂-avgifta for petroleumsverksemda på kontinentalsokkelen med 15 pst. utover prisstigning i 2022, og CO₂-avgifta på mineralolje nytta i kvotepiktig luftfart med 5,4 pst. utover prisstigning. Det blir med dette etablert eit felles avgiftsnivå for kvotepiktige utslepp på om

lag 632 kr per tonn CO₂. Med kvoteprisen i dag vil samla karbonpris (kvotepris pluss avgift) for luftfarten og petroleumsverksemda da vere på over 1 200 kr per tonn CO₂ i 2022. Forslaga er nærare omtalt i Prop. 1 LS (2021–2022).

I tillegg er omsetningskrav for biodrivstoff, støtte til utvikling av klimavennlege teknologiar og offentlege innkjøp viktige verkemiddel for å redusere utsleppa i transportsektoren i åra som kjem. For ei nærare omtale av verkemidla som høyrer inn under andre departement sjå Klimalovrapporteringa i Prop. 1 S (2021–2022) for Klima- og miljødepartementet.

Samferdselsdepartementet og transportetatane held fram med å nytte innkjøpsregelverket for å stimulere til auka tilbod av meir miljø- og klimavennleg teknologi for transportsektoren.

Regjeringa foreslår 50 mill. kr til å setje i gang pilotprosjekt for fossilfrie anleggsplassar i transportsektoren. Pilotprosjekt kan bidra til raskare utvikling og utprøving av nullutslippsløysingar.

Vidare foreslår regjeringa å setje av 30 mill. kr til ei ny tilskotsordning for mindre byområde. Satsinga skal leggje til rette for ei klima- og miljøvennleg byutvikling og god framkome, gjennom å styrkje satsinga på kollektivtransport, sykling og gåing i fem mindre byområde som ikkje er omfatta av byvekstavgiftane.

Regjeringa foreslår 25 mill. kr for å trappe opp satsinga på Pilot-T og opprette forskingssentre for berekraftig transport. Støtteordninga for gods-

overføring frå veg til bane blir foreslått vidareført med ei løyving på 82 mill. kr.

I tråd med Nasjonal transportplan 2022–2033 vil regjeringa arbeide for reduserte utslepp frå drift og vedlikehald av transportinfrastruktur. For å vurdere utsleppsreduksjonar må verksemdene ha oversikt over direkte klimagassreduksjonar som følgje av drift og vedlikehald av infrastrukturen sin.

7.1.3 Arealbeslag

Transportinfrastruktur legg beslag på areal, noko som har konsekvensar for klimaet. Dette kjem av at det organiske materialet i myr, skog og landbruksareal blir brote ned og slepp ut CO₂ når vegetasjon og jordmassar blir fjerna. Arealbeslaget hindrar også framtidig karbonopptak på arealet. Desse utsleppa inngår i skog- og arealbrukssektoren, som er ein eigen pilar i klimaavtalen med EU, med ei eiga forplikting om at samla utslepp i sektoren ikkje skal overstige opptaket (den såkalla «netto null-forpliktinga»). Noreg ligg an til å få eit betydeleg netto utslepp i skog- og arealbrukssektoren, og nedbygging av myr, skog og andre karbonrike areal er hovudårsaka til dette. Transportsektoren står for noko av dette.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 legg regjeringa opp til å vidareutvikle ein metode for å inkludere direkte byggjeutslepp og utslepp frå arealbeslag i dei samfunnsøkonomiske analysane i konsekvensutgreiingar, konseptvalutgreiingar og andre vedtaksgrunnlag for samferdselsprosjekt, og i den samanhengen sjå på korleis dette kan implementerast i samanheng med dei ulike porteføljane og styringa av desse.

7.2 Klimateknologi og alternative drivstoff

Auka bruk av null- og lågutsleppsteknologi er ein viktig faktor for å redusere klimagassutsleppa frå transportsektoren. Transportverksemdene finansierer og tek del i ei rekkje FoU-prosjekt som m.a. ser på nullutsleppskøyretøy/-fartøy og lade-/fylleinfrastruktur. Samferdselsdepartementet har utarbeidd fleire handlingsplanar om auka bruk av låg- og nullutsleppsteknologi og biodrivstoff, seinast handlingsplan for fossilfrie anleggsplassar i transportsektoren.

Transportetatane nyttar krav til låg- og nullutsleppsteknologi i alle anbod der det ligg til rette for dette, m.a. i alle anbod for riksvegferjedrifta. Dette har gjort at det no er ei rask utvikling med

bruk av elektrisitet, hydrogen og andre teknologiar i maritim sektor. Regjeringa varslar i Klimaplan 2021–2030 krav til nullutslepp i offentlege kjøp av personbilar og lette varebilar frå 2022 og krav til nullutslepp i bybussar frå 2025. For å gjennomføre krava sendte Statens vegvesen eit forslag til endringar i forskrift om energi- og miljøkrav ved kjøp av køyretøy til vegtransport, på offentleg høyring 12. august 2021.

Regjeringa har i dei siste åra satsa på null- og lågutsleppsferjer og hurtigbåtar gjennom auka rammetilskot til fylkeskommunane. I statsbudsjettet for 2018 blei 100 mill. kr av veksten i dei frie inntektene til fylkeskommunane m.a. grunna med innfasing av null- og lågutsleppsferjer og hurtigbåtar. I budsjettet for 2021 blei denne satsinga auka med ytterlegare 100 mill. kr. Dette er vidareført i budsjettforslaget for 2022.

Hydrogen er framleis ein teknologi som er meir umoden enn batterielektrifisering. Biogass og biodiesel (HVO) har potensiale til å bidra til utsleppskutt på kort sikt. Desse drivstoffa har lokalmiljøutslepp, men ein klar global klimagavinst. Det er likevel viktig å vurdere kostnadene ved desse teknologiane opp mot kostnaden ved t.d. elektrifisering m.m. For dei aller lengste og tyngste transportane med varierende køyremønster (og ladeutfordringar) kan dei ha ein langsiktig plass i drivstoffmiksen.

Hydrogen og ammoniakk er venta å medverke til å redusere klimagassutsleppa, spesielt innan skipsfart. I 2021 vil den hydrogen- og batteridrivne ferja MF Hydra bli sett i drift på sambandet Hjelmeland–Nesvik–Skipavik. Ferja blir den første hydrogendrivne ferja i verda. Egil Ulvan Rederi skal byggje det første hydrogendrivne lasteskipet i verda for Heidelberg Cement og Felleskjøpet. Skipet skal etter planen vere klart til drift i 2024.

Det første ammoniakkdrivne fartøyet ligg nok litt lengre fram i tid. Eidesvik offshore skal byggje om eit av offshore forsyningskipa sine til å nytte ammoniakkdrivne brenselceller til framdrift. Det skal etter planen vere bygd om i 2024. Gjennom Pilot-E, ei støtteordning finansiert av Norges forskningsråd, Innovasjon Norge og Enova, blir det gitt støtte til fleire prosjekt som skal utvikle hydrogen- eller ammoniakkdrivne skip innan ulike skipssegment.

Regjeringa tek sikte på å innføre eit omsetningskrav for biodrivstoff i skipsfart frå og med 2022, jf. Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021-2030*. Miljødirektoratet har ansvaret for å greie ut innretninga av eit slikt omsetningskrav. Kystverket og Sjøfartsdirektoratet medverkar i dette arbeidet.

7.2.1 Infrastruktur for alternative drivstoff

Talet for ladestasjonar for køyretøy held fram med å auke. I 2020 blei det bygd om lag 300 nye ladestasjonar og 922 hurtigladedepunkt i Noreg. Det er ein auke på 29 pst. frå året før. I 2019 blei det starta utbygging av lynladarar (hurtigladarar med ladeeffekt frå 150 kW og høgare), og ved slutten i 2020 var det totalt 1 658 lynladarar langs vegnettet. Det var totalt 3 143 ladestasjonar i Noreg per 15. september 2021 (nobil.no). For arbeidet med ein nasjonal ladestrategi, sjå òg svar på oppmødingsvedtak nr. 1232 frå sesjonen 2020–2021 i kapittel 3.2 i del I.

Ved utgangen av 2020 var det ein kommersielt open hydrogenstasjon i Oslo og to stasjonar for bussar og lastebilar (Oslo og Trondheim).

For biogass var det 22 kommersielt opne stasjonar for CBG (Compressed BioGas) og ein for LBG (Liquid BioGas).

Totalt blei det seld 500 mill. liter biodrivstoff i 2020, noko som er 115 mill. liter mindre enn i 2019. Av dette var 330 mill. liter avansert biodrivstoff, ein auke på 41,6 pst. frå 2019. Biodrivstoff utgjorde om lag 13 pst. av alt flytande drivstoff i vegtransport og bidrog til å kutte Noregs klimagassutslepp med 1,2 mill. tonn CO₂ i 2020

Kystverket kartlegg og samlar inn teknisk informasjon om operative infrastrukturanelegg for alternative drivstoff og energikjelder i sjøfarten. Per 2020 er det registrert 120 landstraumanlegg og 10 LNG-bunkringsanlegg. Ved slutten av 2020 skal det vere sett i drift om lag 50 ladeanlegg for bilferjer, passasjerferjer, hurtigbåtar og turistbåtar. Landstraumanlegga er eigde av både private og offentlege aktørar. Ladeanlegga for ferjer er i hovudsak eigde av reiarlaga som har ansvaret for dei respektive ferjesambanda, medan bunkringsanlegga for LNG berre er eigde av private aktørar. Data er offentleg tilgjengeleg gjennom ei kartløyving på <https://lavutslipp.kystverket.no/>.

7.2.2 Nullutsleppskøyretøy

I Nasjonal transportplan 2018–2029 la regjeringa fram desse måltala for sal av nullutsleppskøyretøy:

- nye personbilar og lette varebilar skal vere nullutsleppskøyretøy i 2025
- nye bybussar skal vere nullutsleppskøyretøy eller bruke biogass i 2025
- innan 2030 skal nye tyngre varebilar, 75 pst. av nye langdistansebussar og 50 pst. av nye lastebilar vere nullutsleppskøyretøy

- innan 2030 skal varedistribusjonen i dei største bysentra tilnærma vere nullutslepp.

Måla blei følgde vidare opp i Nasjonal transportplan 2022–2033. Forbetringar av teknologisk modning i køyretøysegmenta, slik at nullutsleppskøyretøy blir konkurransedyktige med konvensjonelle løysingar, ligg til grunn for måltala. I Klimaplan 2021–2030 blei det slått fast at desse måltala ligg fast. Verkemidla i planen er innretta for å innfri desse.

Alle dei store bilprodusentane har no elbilar for sal eller har lansert bilmodellar som kjem i 2022. Batteriprisane fell, og batteria blir stadig forbetra med omsyn til køyrelengde og ladehastighet. Fleire og fleire land opplever større etterspørsel etter elektriske bilar, og ein kan forvente at utviklinga av ny teknologi og modellar stadig vil auke. Dette kjem òg andre køyretøytypar som bussar og lastebilar til gode.

Nye personbilar og lette varebilar skal vere nullutsleppskøyretøy i 2025

I 2020 var 52 pst. av alle nyregistrerte personbilar elektriske, medan tilsvarande tal i 2019 var 42 pst. Nyregistrerte lette varebilar stod for 14 pst. av salet, ein auke frå 11 pst. året før. Ved utgangen av 2020 utgjorde nullutsleppsbilar 12 pst. av personbilane i Noreg.

Noreg er framleis eit føregangsland for elbilpolitikken og har den høgste elbildelen i verda. Mange ulike typar elbilar i fleire prisklassar er no tilgjengeleg.

Utvalet av varebilmodellar med nullutsleppsteknologi har blitt betre det siste året, og det er no 12 produsentar som tilbyr meir enn 115 ulike elektriske varebilar på den norske marknaden.

Nye bybussar skal vere nullutsleppskøyretøy eller bruke biogass i 2025

Batteriteknologien og ladeinfrastrukturane blir stadig betre, noko som gjer at fleire tek i bruk elbussar, særleg i mange av dei største byane. I 2020 var det 403 elektriske bybussar i Noreg, som er 5,5 pst. av alle bybussane. Dette er ein auke på 121 pst. frå 2019.

Som i 2019 var det i 2020 fem hydrogendrivne bybussar i Noreg.

Biogass som drivstoff i bybussar har vore i bruk i fleire år. I 2020 kunne 663 bybussar gå på biogass (eller naturgass). Det er 9,1 pst. av alle bybussar.

Innan 2030 skal nye tyngre varebilar, 75 pst. av nye langdistansebussar og 50 pst. av nye lastebilar vere nullutsleppskøyretøy

I 2020 var det 743 tunge nullutsleppsvarebilar, 50 nullutslepps langdistansebussar og 38 nullutsleppslastebilar i Noreg.

For dei tunge varebilane har det vore ei stor utvikling i mengd modellar og i salstala i 2021.

Langdistansebussar krev meir energi og går i mindre grad i ei fast rute med fast ladeinfrastruktur slik bybussar gjer. Det er i dag derfor færre nullutsleppsmodellar for langdistansebussar. Batterikapasitet, statisk ladehastigheit, dynamisk lading eller hydrogen må utviklast vidare.

Dei fleste nullutsleppslastebilane er laga i liten skala med kort rekkjevidde og ofte konstruert ved å byggje om noverande diesellastebilar. Dei fleste store lastebilprodusentane har nullutsleppsmodellar tilgjengeleg, men dei er dyrare i innkjøp og krev eit godt utbygd lade- og fyllenettverk.

Innan 2030 skal varedistribusjonen i dei største bysentra tilnærma vere nullutslepp

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen registrere delen utsleppsfrie køyretøy som blir nytta til varedistribusjon. Statens vegvesen arbeider med ein indikator som er basert på manuelle målingar i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Arbeidet er forseinka, slik at tal ikkje kan rapporterast i statsbudsjettet for 2022 som planlagt.

7.2.3 Låg- og nullutsleppsfartøy

Talet på skip i norske farvatn som bruker låg- eller nullutsleppsteknologi held fram med å auke. I 2020 var det 161 skip med heilelektrisk eller batterihybrid framdrift og 64 skip med LNG-framdrift. For 2019 var tala 67 batteriskip og 69 LNG-skip. Delen skip med låg- eller nullutsleppsteknologi i dag ligg på om lag 3 pst.

Innan ferjesegmentet er det ein trend at LNG-ferjer blir bygde om til batteridrift eller blir selde til utlandet. Statens vegvesen har gjennom sine kontraktar med ferjeoperatørar lagt til rette for bruk av alternative drivstoff som elektrisitet og hydrogen i ferjedrifta. I løpet av 2022 vil det vere nærare 80 ferjer med batteri i drift på riks- og fylkesvegsambanda, og CO₂-utsleppa frå desse fartøya er rekna til å vere halvert samanlikna med 2015. Over halvparten av riksvegferjene vil i løpet av 2022 vere null- eller lågutsleppsfartøy (elektrisitet og noko biodrivstoff). I alle nye kontraktar på

riksvegferjesambanda blir det stilt krav om null- eller lågutsleppsteknologi der det ligg til rette for det.

7.2.4 Låg- og nullutsleppsfly

I dag er det ingen fly med låge eller ingen utslepp som er godkjent og tilgjengelege for å trafikker kommersielle flyruter. Regjeringa ønskjer å leggje til rette for innfasing og utvikling av slike fly. Avinor AS og Luftfartstilsynet skal m.a. gjere infrastruktur og luftrom tilgjengeleg for at innovatørar kan nytte Noreg som arena for testing og utvikling av nye flyteknologiar med låge eller ingen utslepp. Vidare kan aktørar i luftfartsnæringa, gjennom Enova, søkje om tilskot til innfasing og utvikling av utsleppsreduserande teknologi. I 2019 inngjekk det europeiske byrået for trafikktryggleik (EASA) og Luftfartstilsynet ein samarbeidsavtale som særleg gjeld tidleg introduksjon av låg- og nullutsleppsluftfart. Denne avtalen skal no vidareførast. Avinor følgjer òg utviklinga tett og samarbeider med fleire aktørar om å leggje til rette på lufthamnene for framtidige fly med låge eller ingen utslepp, og det som blir framtidens energiberarar innan luftfart.

7.3 Naturmangfald

Utbygging, drift og vedlikehald av transportinfrastruktur medfører ofte naturinngrep, og at naturkvalitetar blir forringa. I *Nasjonal transportplan 2022–2033* kjem det fram at transportverksemdene skal hjelpe til å oppnå eller oppretthalde god tilstand i økosystema, spesielt den samanhengande blågrøne infrastrukturen, og ta omsyn til naturmangfald og vassmiljø ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehald av infrastrukturen og skjøtsel av eigne eigedommar. Det skal ikkje planleggjast samferdselsprosjekt gjennom verneområde og, så langt mogeleg, unngå kryssing av og inngrep i verna vassdrag. Område med nasjonale naturverdiar bør ikkje øydeleggjast, slik at naturverdiane blir reduserte. Tiltakshierarkiet skal leggjast til grunn, slik at det blir sikra at skade så langt som mogeleg blir unngått før avbøtande tiltak, restaureringstiltak eller økologisk kompensasjon blir vurderte.

Det er ein nær samanheng mellom graden av naturpåverknad og omfanget av arealbruk. For å følgje opp måla i *Nasjonal transportplan 2022–2033* på naturområdet har det blitt utvikla ein indikator for påverknaden for transportsektoren på naturmangfald:

Netto tal dekar inngrep i naturområde med nasjonal eller vesentleg regional verdi

Indikatoren skal vise tap av natur på ein måte som er konsistent med mål og prioriteringar i politikken på naturforvaltningsområdet og skal vere enkel å bruke. Sidan indikatoren er ny, skal han testast ut i samarbeid med relevante styresmakter.

Det er eit mål at indikatoren òg skal takast i bruk og inngå i samfunnsøkonomiske vurderingar i konseptvalutgreiingar, konsekvensutgreiingar og andre relevante vedtaksgrunnlag for nye samferdselsprosjekt. Indikatoren dekkjer etablering av nyanlegg.

Regionale planar for vassforvaltning er det viktigaste planverktøyet for betre vassmiljø i Noreg. Transportverksemdene tek del i arbeidet med å rullere regionale planer og tiltaksprogram etter vassforskrifta. Transportverksemdene skal arbeide vidare for å fase ut og erstatte miljøskadelege kjemikaliar med mindre miljøskadelege kjemikaliar og/eller metodar i tråd med substitusjonsplikta og føre-var-prinsippet.

Transportsektoren er ei kjelde til å spreie både mikroplast og anna plastforsøpling til miljøet på land, i vatn og i havet. Verksemdene skal innanfor ansvarsområda sine styrkje arbeidet med å rydde opp plastavfall og førebyggjande tiltak for å redusere tilførsle av plastavfall og mikroplast til miljøet.

I tråd med jordvernstrategien som blei presentert i Prop. 200 S (2020–2021) *Endringer i stats-*

budsjettet 2021 under Landbruks- og matdepartementet (Jordbruksoppgjøret 2021 m.m.), vil Samferdselsdepartementet frå 2022 òg rapportere på dei tre arealtypeane som utgjer jordbruksareal; fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite.

7.4 Handlingsplanar på klima- og miljøområdet

Regjeringa la fram handlingsplanen for fossilfrie anleggsplassar i transportsektoren 13. januar 2021. Handlingsplanen blei lagt fram i samband med Klimaplan for 2021–2030. I handlingsplanen blir det m.a. varsla at regjeringa vil setje i gang pilotprosjekt for fossilfrie anleggsplassar i transportsektoren. Regjeringa foreslår å løyve 50 mill. kr til desse pilotprosjekta i statsbudsjettet for 2022, jf. kap. 1301, post 70.

Regjeringa har lagt fram desse handlingsplanane på miljøområdet:

- Nasjonal strategi for ein grøn, sirkulær økonomi
- Norges plaststrategi
- Nasjonal pollinatorstrategi og tiltaksplan for ville pollinerende insekter

Transportverksemdene vil følgje opp handlingsplanane innanfor ansvarsområda sine.

8 Berekraftmåla – oppfølging i samferdselssektoren

Meld. St. 40 (2020–2021) *Mål med mening – Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030* blei lagt fram i juni 2021. Meldinga tek for seg norsk innsats for berekraftig utvikling og inneheld ein nasjonal plan for arbeidet med FNs 17 mål for berekraftig utvikling fram mot 2030.

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, kapittel 3, gjer ein greie for måla for transportsektoren, og at desse måla òg vil verke positivt på moglegheitene for Noreg til å nå fleire av bærekraftsmåla innan 2030. Dette gjeld særleg bærekraftsmåla knytt til trafikktryggleik, planlegging, ressurs- og arealbruk, tilgjengelegheit og universell utforming, og spesielt bærekraftsmåla 3 og 11:

- halvere talet på dødsfall og skadar i verda forårsaka av trafikkulykker (3.6)
- tilgang til trygge, tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkomeleg pris, betre sikkerheit på vegane, særleg ved å leggje til rette for kollektivtransport og med særleg vekt på behova til personar i utsette situasjonar, kvinner, barn, personar med nedsett funksjonsevne og eldre (11.2)
- innan 2030 styrkje inkluderande og berekraftig urbanisering og moglegheita for ei deltakande,

integrert og berekraftig samfunnsplanlegging og forvaltning i alle land (11.3)

- tilgang til trygge, inkluderande og tilgjengelege grøntområde og offentlege rom, særleg for kvinner og barn, eldre og personar med nedsett funksjonsevne (11.7).

Transportverksemdene skal jobbe målretta med bærekraftsmåla internt og i kontakten med andre styresmakter og aktørar.

For trafikktryggleik harmonerer regjeringa sin ambisjon om at det innan 2030 maksimalt skal vere 350 drepne og hardt skadde i vegtrafikken, dvs. ei halvering samanlikna med 2020, med bærekraftsmål 3.6. Statens vegvesen leiar arbeidet med å rullere *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei* for perioden 2022–2025 der dei ulike aktørane sine tiltak for å nå måla i *Nasjonal Transportplan 2022–2033* blir nærare konkretiserte. Sjå òg programkategori 21.30 Vegformål i del II.

Regjeringa vil utvikle og leggje transportsystemet til rette med løysingar som alle kan nytte, slik at flest mogeleg blir sikra ein god mobilitet. Universell utforming er omtala i del II under programkategoriane 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål og 21.40 Jernbaneformål.

9 Samfunnstryggleik

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret for samfunnstryggleik innan sektorane veg, jernbane, luftfart og post, og for førebyggjande sjøtryggleik, hamnesikring og statleg beredskap mot akutt forureining. Arbeidet med samfunnstryggleik tek utgangspunkt i dei måla, oppgåvene og prioriteringane som er gitte i m.a. desse stortingsmeldingane:

- Meld. St. 10 (2016–2017) *Risiko i et trygt samfunn*, jf. Innst. 326 S (2016–2017)
- Meld. St. 38 (2016–2017) *IKT-sikkerhet – Et felles ansvar*, jf. Innst. 187 S (2017–2018)
- Meld. St. 5 (2020–2021) *Samfunnssikkerhet i en usikker verden*, jf. Innst. 275 S (2020–2021).

I tillegg kjem:

- Instruks for departementenes arbeid med samfunnsikkerhet frå 2017
- Nasjonal strategi for digital sikkerhet frå 2019
- Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren frå 2020
- Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, jf. Innst. 653 S (2020–2021).

Ei av oppgåvene til departementet er å sikre eit trygt og robust transportsystem og sørge for at dei behova samfunnet har for transport under kriser, i størst mogeleg grad blir dekte. Etatane, tilsyna og selskapa/føretaket i samferdselssektoren har òg eit sjølvstendig ansvar for tryggleiken innan sitt ansvarsområde og for å bidra til samfunnstryggleiken generelt. Ein føresetnad for dette er ei systematisk og heilskapleg tilnærming og samarbeid på tvers i sektoren og med andre styresmakter og aktørar, både i det førebyggjande arbeidet og ved handtering av kriser.

Arbeidet tek utgangspunkt i dei overordna føringane og i dei tre overordna måla i Samferdselsdepartementets strategi for samfunnstryggleik i transportsektoren:

- oppretthalde eit høgt transporttryggleiksnivå
- oppretthalde framkome og funksjonalitet i transportsystema
- oppretthalde ein robust sivil transportberedskap.

For å nå desse måla er det nødvendig med ein kontinuerleg innsats både frå styresmaktene og verksemdene i sektoren (etatar og tilknytte selskap/føretak) for å sikre infrastruktur, system og funksjonar, styre og regulere trafikk og annan aktivitet i transportnetta og transportsystema. I tillegg kjem beredskapsplanlegging og handtering av uønskte hendingar. Det er den samla evna transportsektoren har til å førebyggje og unngå store uønskte hendingar i transportsystema, og til å handtere og minske konsekvensane av slike hendingar viss dei likevel skulle oppstå, som er avgjerande for å nå måla.

Verksemdene i sektoren skal i arbeidet med samfunnstryggleik særleg prioritere sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjonar, digital tryggleik, støtte til Forsvaret og klimatilpassing. På bakgrunn av den overordna strategien frå departementet utarbeider verksemdene eigne strategiar for arbeidet med samfunnstryggleik, som ligg til grunn for deira arbeid. Departementet har i dei seinare åra òg bedt verksemdene om å setje av nødvendige ressursar til arbeidet med å revitalisere totalforsvaret. Verksemdene skal vidareføre arbeidet med dei prioriterte områda innanfor samfunnstryggleik i 2022.

For å fremje dei overordna måla og dei prioriterte områda vil departementet og verksemdene i 2022 halde fram arbeidet med risiko- og sårbarheitsanalysar, krise- og beredskapsplanar, øvingar og evalueringar. For å setje i verk førebyggjande tiltak og forbetre beredskapsplanverk skal erfaringane frå dette arbeidet leggjast til grunn. Verksemdene skal òg arrangere eigne krisehandteringsøvingar og vere med på større fellesøvingar som krev samhandling på tvers av sektorar og forvaltningsnivå eller med aktørar i andre land.

Omtale av arbeidet med samfunnstryggleik i verksemdene i sektoren står under dei ulike programkategoriane i del II.

9.1 Digital tryggleik

Samferdselsdepartementets ansvar og oppgåver innanfor digital tryggleik er knytt til rolla som

pådrivar for at verksemdene i samferdselssektoren følgjer opp ansvaret dei har for digital tryggleik i eiga verksemd og innan sitt ansvarsområde.

Digitaliseringa av samfunnet skjer svært raskt, og stadig nye delar av transportsektoren blir avhengig av digitale løysingar. Det er derfor viktig at verksemdene i sektoren prioriterer arbeidet med digital tryggleik, at dei tek del i internasjonale samarbeidsfora og arbeider enda meir med eksisterande og potensielle framtidige digitale sårbarheiter.

I januar 2019 lanserte regjeringa *Nasjonal strategi for digital sikkerhet*. Formålet med strategien er å oppnå eit felles grunnlag for å handtere digitale trygging utfordringar. Strategien vil danne eit viktig grunnlag for arbeidet med digital tryggleik i samferdselssektoren òg i 2022.

På oppdrag frå Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet leverte Kystverket og Sjøfartsdirektoratet i desember 2020 eit felles utkast til ein overordna strategi for maritim digital tryggleik. Strategien følgjer opp fleire av funna i NOU 2015: 13 *Digital sårbarhet – sikkert samfunn*. Eitt av tiltaka som det blir peika på i strategien, er å etablere eit sektorvis responsmiljø for å handtere digitale angrep og uønskte hendingar i maritim sektor. Arbeidet med strategien blir følgt opp vidare i samråd med Nærings- og fiskeridepartementet. Vurderingar knytt til etablering av sektorvise reponsmiljø og arbeidet med å styrkje evna til å avdekkje og handtere digitale angrep i dei tre andre transportformene vil òg vere prioritert i 2022.

Fleire av transportverksemdene har samarbeidsavtalar med Nasjonalt cybersikkerhetssenter (NCSC). NCSC er knutepunkt for nasjonalt og internasjonalt samarbeid innan deteksjon og digital hendingshandtering og byggjer vidare på rammeverket for å handtere IKT-tryggingshendingar. Avtalane gjer det m.a. mogleg med fast fysisk nærvær i senteret. Transportverksemdene har òg etablert eit samarbeidsforum for å utveksle informasjon og diskutere felles utfordringar. Dette samarbeidet held fram i 2022.

9.2 Implementering av ny tryggingsslov

Samferdselsdepartementet har ansvaret for å ha oversikt over og styrkje robustheita i kritisk infrastruktur og viktige samfunnsfunksjonar i sektoren. Som i 2021 vil implementeringa av den nye tryggingsslova i transportsektoren vere det viktigaste verkemiddelet i dette arbeidet i 2022.

Lov om nasjonal sikkerhet (tryggingsslova) tok til å gjelde 1. januar 2019, og alle sektorar arbeider med å implementere lova. Formålet med lova er å tryggje dei nasjonale sikkerheitsinteressene og å førebyggje, avdekkje og motverke tryggleikstrugande verksemd. Dei nasjonale sikkerheitsinteressene blir tryggja ved at departementa identifiserer grunnleggjande nasjonale funksjonar (GNF) innanfor sine ansvarsområde. Verksemdar av avgjerande betydning for GNF blir underlagde tryggingsslova og nødvendige sikringstiltak for skjermingsverdige verdiar blir gjennomførte. For å ivareta formålet med lova vil GNF-prosessen føregå kontinuerleg. Prosessen kan føre til endringar når det gjeld identifiserte funksjonar og skjermingsverdige verdiar, kva for verksemdar som er av vesentleg og avgjerande betydning, og i kva grad ei verksemd er avhengig av eksterne ressursar (andre verksemdar). Kva som vil krevjast for å oppnå eit forsvarleg tryggleiksnivå, kan òg bli endra.

Samferdselsdepartementet har identifisert og meldt inn til Nasjonalt tryggingssorgan desse grunnleggjande nasjonale funksjonane i eigen sektor:

- «SD GNF 1: Transport» omfattar tenester, produksjon og andre formar for verksemd i transportsektoren som er heilt nødvendige for at transportar av betydning for nasjonale tryggingssinteresser kan gjennomførast. «Transportar» inneber i hovudsak flytting av personar og gods frå ein stad til ein annan, men òg andre typar rørsler i transportsystemet, medan «tenester, produksjon og andre formar for verksemd» i grove trekk omfattar all aktivitet som er nødvendig for at:
 1. infrastruktur som blir nytta til kritiske transportar er tilgjengeleg og framkomeleg
 2. trafikkstyring og -overvaking er funksjonelt
 3. transporttenester og transportressursar er tilgjengeleg ved behov.
- «SD GNF 2: Samferdselsdepartementets verksemd, handlefridom og beslutningsdyktigheit» omfattar rolla departementet har som fagleg sekretariat for politisk leiing, utøving av myndigheit og styring og oppfølging av underliggjande verksemdar.

I 2020 arbeidde departementet med å identifisere verksemdar som er av vesentleg eller avgjerande betydning for GNF Transport, og med å utpeike og klassifisere ev. skjermingsverdige objekt og skjermingsverdige infrastruktur i sektoren som det da var mogleg å identifisere.

Verksemder som var eller skulle bli omfatta av lova, utarbeidde hausten 2020 skadevurderingar med bakgrunn i GNF Transport. Desse vurderingane danna grunnlaget for departementet si utpeiking og klassifisering av skjermingsverdige objekt og skjermingsverdige infrastruktur i sektoren.

GNF Transports betydning for dei nasjonale tryggleiksinteressene er i stor grad grunnlagt med at andre sektorar, t.d. forsvarssektoren, er avhengige av GNF Transport. Dette inneber at utpeiking av skjermingsverdige objekt og skjermingsverdige infrastruktur i transportsektoren ikkje vil vere fullt ut dekkjande før andre relevante departement har identifisert og meldt inn til Samferdselsdepartementet korleis eiga GNF(ar) er avhengige av GNF Transport. Dette vil vere ein kontinuerleg prosess med fleire rundar i åra som kjem.

Fram til det er gjort vedtak etter ny lov, gjeld alle vedtak som er gjort etter den gamle lova. Dette inneber m.a. at objekt som er klassifiserte etter gammal tryggingslov, òg er klassifiserte etter ny lov.

9.3 Totalforsvaret

Det moderniserte totalforsvarskonseptet omfattar i dag samarbeid og gjensidig støtte mellom Forsvaret og det sivile samfunn i samband med førebygging, beredskapsplanlegging, krisehandtering og konsekvenshandtering i heile krisespekteret, frå fred via tryggleikspolitisk krise, til væpna konflikt. Samferdselssektoren er ein viktig del av dette.

Den sivile støtta skal i størst mogleg grad vere basert på kommersielle ordningar og samarbeid med sivil sektor gjennom leverings- og beredskapsavtalar. I tilfelle der marknadsmekanismene ikkje sjølv løyser transportbehovet, kan Samferdselsdepartementet påleggje transportaktørar å utføre visse transportoppdrag. Departementet vil derfor halde fram arbeidet med å revidere regelverk og planverk innanfor transportberedskapen. Forsvaret vil vere tett involvert i dette arbeidet.

Regjeringa etablerte hausten 2016 *Program for vidareutvikling av Totalforsvaret (Totalforsvarsprogrammet)*. Formålet er å styrkje samhandlinga mellom sivil og militær side og auke robustheita i sju samfunnskritiske funksjonar som NATO har fastsett. Samferdselsdepartementet har saman med underliggjande verksemder følgd opp pro-

grammet i eit prosjekt for den samfunnskritiske funksjonen transport.

Totalforsvarsprogrammet og prosjektet *Transport i totalforsvaret* varte ut 2020. Prosjektet kom langt med å avklare Forsvarets behov for sivil transportinfrastruktur og -tenester, og fekk sett i gang utarbeiding av relevante forskrifter til lovverk i samferdselssektoren. Det står likevel att spørsmål knytt til Forsvarets behov for og bruk av sivile transportressursar og transportørar i ulike typar scenario. Målet om å vidareutvikle sivilt-militært samarbeid på transportområdet er langsiktig, og føreset ein kontinuerleg prosess. Samferdselsdepartementet vil derfor òg i 2022 halde fram arbeidet med å vidareutvikle sivilt-militært samarbeid på transportområdet innanfor rammene av totalforsvaret.

I samband med militære øvingar dei siste åra er det inngått samarbeidsavtalar mellom etatane og Forsvaret om vertslandsstøtte og liaisonverksemd som òg skal fungere utanom øvingar. Fleire av verksemdene tek derfor del i planlegginga og gjennomføringa av NATO-øvinga Cold Response i 2022. Det er i tillegg inngått beredskapskontraktar mellom nokre kommersielle transportverksemder og Forsvaret. Dette samarbeidet held òg fram i 2022.

9.4 Klimatilpassing

Klimaendringane påverkar samfunnet i stadig større grad. I tillegg til å omstille økonomien til eit lågutsleppssamfunn der utsleppa er vesentleg lågare enn i dag, må ein handtere effektar av klimaendringane gjennom ulike former for klimatilpassing. Sidan det er usikkert kva konsekvensane av klimaendringane, klimapolitikk og klimarelatert teknologisk utvikling vil vere, står vi overfor ulike former for klimarisiko, m.a. fysisk klimarisiko. Det vil seie risiko knytt til konsekvensane av fysiske endringar i miljøet. Noreg har allereie i dag store utfordringar med flaum og skred, m.a. på grunn av topografi, eit klima med store temperaturvariasjonar og vanskelege grunntilhøve som t.d. kvikkleire. Tilpassing til fysisk klimarisiko, eller klimatilpassing, vil derfor vere ei sentral oppgåve for heile transportsektoren i åra framover.

Transportverksemdene vil i 2022 arbeide vidare med tiltak for å gjere infrastrukturen meir robust mot klimaendringane og styrkje evna til å oppretthalde transport trass i påkjenningar frå uvær. Verksemdene vil òg medverke til at det ikkje blir gjort uheldige arealdisponeringar eller aktivitetar som kan auke skaderisikoen i områda nær

infrastrukturen. Omtale av arbeidet med klimatilpassing i verksemdene står under dei ulike programkategoriane i del II.

Klimaendringane får innverknad på all infrastruktur, og samordning på tvers av sektorar er derfor sentralt. I nettverket Naturfareforum samarbeider m.a. Statens vegvesen, Bane NOR SF, Kystverket og Noregs vassdrags- og energidirektorat. Forumet skal styrkje samarbeidet om klimatilpassing og naturfare mellom nasjonale, regionale og lokale aktørar. Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Avinor AS bidreg òg til Klima 2050. Det er eit senter for forskingsdrive innovasjon som skal medverke til å utvikle nye løysingar for klimatilpassing av infrastruktur og bygningar.

9.5 Andre saker

Samferdsel er ein viktig føresetnad for fleire andre beredskapsaktørar. Det er derfor viktig å identifisere og få fram verknader på samfunnstryggleik i planlegginga av større samferdselsprosjekt, slik at dei kan inngå som ein del av grunnlaget for prioriteringa av desse. I 2019 utarbeidde derfor Samferdselsdepartementet eit eige deloppdrag om samfunnstryggleik til Avinor AS, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Statens vegvesen som ein del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033. Formålet med oppdraget var å teste ut ein metode (3R-metoden) for å identifisere og få fram verknader på samfunnstryggleik i praksis i konkrete samferdselsprosjekt. Erfaringane frå utprøvinga av metodikken var positive og blei delvis nytta i arbeidet med prioriteringar i Nasjonal transportplan 2022–2033. Resultata og erfaringane frå dette arbeidet vil nyttast i vidareutviklinga av 3R-metodikken i åra framover.

Samferdselsdepartementet reviderte i 2020 *Strategi for samfunnstryggleik i transportsektoren*

på bakgrunn av dei store organisatoriske endringane i sektoren dei seinare åra, endringar i det tryggingspolitiske bildet, nye føringar for arbeidet med samfunnstryggleik og resultata frå risiko- og sårbarheitsanalysar. Måla og innrettinga på strategien er omtalt over.

Smitteverntiltaka som blei sette i verk i Noreg frå 12. mars 2020 på grunn av utbrotet av koronaviruset, fekk store konsekvensar for transportsektoren. For tilbydarar av kollektivtransport og dro-sje medførte smitteverntiltaka tidvis kapasitetsutfordringar, og inntektene blei redusert. På desse områda og innan luftfarten har den samfunnskritiske transporten vore oppretthalde i pandemien gjennom ei rekkje ulike administrative, regulatoriske og økonomiske tiltak, slik som statleg kjøp av transporttenester og gjennomføring av nødvendige unntak frå innreise- og karanteneavgjerder for kritiske personell i sektoren.

Erfaringar og evalueringar knytt til handteringa av utbrotet og følgjene av pandemien vil, saman med funna til den regjeringsoppnemnde «Koronakommisjonen», danne eit viktig grunnlag for det vidare arbeidet med samfunnstryggleik i Noreg. I tillegg til å følgje opp interne læringspunkt vil Samferdselsdepartementet bidra i tverrdepartementale prosessar på dette området i 2022.

Departementet vil i 2022 halde fram med dei halvårlege kontaktmøta med verksemdene. Delta-king i samfunnstryggleiksaktivitetar med andre nasjonale styresmakter, EU og NATO vil òg bli vidareført.

Utgiftene til oppgåver og tiltak innan samfunnstryggleik i samferdselssektoren dekkjer transportverksemdene over budsjetta sine. Oppgåver og tiltak inngår som integrerte delar av det daglege arbeidet med å sørge for eit trygt og påliteleg transportsystem.

10 Forny, forenkle og forbedre

10.1 Reformar og organisatoriske endringar

Oppfølging jernbanereforma

Regjeringa har utarbeidd ein overordna gevinstrealiseringsplan for jernbanereforma som inneheld eit kvantitativt mål om å redusere kostnader fram mot 2028. Planen tek utgangspunkt i det til ei kvar tid gjeldande løyvningsnivået til jernbanen og byggeprosjekt som er starta opp, og omtaler føresetnadene for ei vellykka gjennomføring.

I planen er det lagt opp til at jernbanereforma vil realisere ein netto samla gevinst på 12 mrd. kr i perioden 2021–2028. Reformkostnader er rekna til 1,1 mrd. kr i åra 2014–2018. Realisert gevinst tidlegare år er rekna til om lag 490 mill. kr i 2019 og 1 mrd. kr i 2020. Nokre gevinstar er allereie fastsette ved at det er inngått fleirårige avtalar mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF eller togoperatørane. Føresetnader for gevinstantane er omtalt i tidlegare budsjettproposisjonar, seinast i Prop. 1 S (2020–2021).

Det er rekna at konkurranseutsettinga av Trafikkpakke 1 Sør, Trafikkpakke 2 Nord, Trafikkpakke 3 Vest og nye trafikkavtalar med Vygruppen AS og Vy Gjøvikbanen AS vil gi ein samla netto gevinst på om lag 740 mill. kr i 2021 og 964 mill. kr i 2022. Kostnader for tilleggsavtalar er ikkje tatt med i gevinstrekninga fordi både direkte-tildelte og konkurranseutsette trafikkavtalar blir behandla likt. Jernbanedirektoratet skal vurdere effekten av koronapandemien på trafikkavtalane etter at smittevernrestriksjonane er over og det ligg føre betre vurderingsgrunnlag.

Spordrift AS blei skilt ut frå Bane NOR i januar 2021, og staten tok over eigarskapen. Dette skal bidra til meir konkurranse om drifts- og vedlikehaldstenester på jernbane.

Det er rekna at gevinstområda Bane NOR har ansvaret for, vil gi ein samla netto gevinst på om lag 20 mill. kr i 2021 og om lag 159 mill. kr i 2022.

Omorganisering av Statens vegvesen

1. januar 2020 blei administrasjonen av fylkesvegvar overført frå Statens vegvesen til fylkeskommunane. Samtidig gjekk etaten frå ei regional organisering til ei organisering med seks divisjonar og eit direktorat. Omstillingane krev ekstra ressursar i ein omstillingsperiode, men vil leggje til rette for å redusere interne kostnader på sikt. Statens vegvesen skal effektivisere verksemda for å nå eit overordna mål om meir veg for pengane. Regjeringa har sett krav om at Statens vegvesen skal redusere sine interne kostnader frå om lag 10,6 mrd. kr i 2017 til om lag 9,3 mrd. kr innan utgangen av 2024. Dei interne kostnadene blei reduserte til om lag 10 mrd. kr i 2018, men blei på grunn av omstillinga ikkje reduserte i 2019 og 2020. Det er utarbeida ein plan for overordna gevinstar i Statens vegvesen, som beskriv korleis etaten skal nå kravet for reduksjon av dei interne kostnadene.

Bompengereforma

Som siste del av regjeringas bompengereform har bompengeselskapa frist til 31. desember 2021 for å skilje ut utstedardelen. Utstedar er den parten bilistane inngår brikkeavtale med, og som overfører innbetalte bompengar til bompengeselskapa. Med fleire nye aktørar og ein ny marknad for utstedartenester er det framleis nokre delar av reforma som står att. I 2022 vil det arbeidast for å hente ut effektar av reforma, i tillegg til kostnadsreduksjonar etter at dei nye systemløysingane blei tatt i bruk i 2021.

Omorganisering av Kystverket

Kystverket implementerte frå 1. januar 2021 ein ny organisasjonsmodell, med vekt på tydelegare styringslinjer og betre samordning av ressursane. Den nye organiseringa skal m.a. gi meir infrastruktur og betre tenester for pengane.

10.2 Digitalisering og ny teknologi

Digitalisering, ny teknologi og tilgang på data gjer det mogeleg å utvikle transportsektoren og gi betre og billigare tenester.

Digitalisering og satsing på ny teknologi er ein føresetnad for å nå måla om effektivisering i Statens vegvesen. I 2022 blir det prioritert midlar i Statens vegvesen til å ta i bruk ny teknologi og utvikle nye løysingar som betre vil kunne løyse behova til brukarane av vegnettet og aktørar utanfor etaten, som trafikantar, kollektivselskap, næringsliv og fylkeskommunar, brukarorganisasjonar og næringsliv. Statens vegvesen vil òg ha større merksemd på informasjonsforvaltning, datakvalitet og datadeling.

Arbeidet med å utvide eksisterande sjølvbeteningsløysingar i Statens vegvesen og utvikle nye, held fram. Nye betalingsmåtar og bruk av differensierte prisar som reflekterer faktiske kostnader ved høvesvis digitale og manuelle tenester er innført. Dette gjer at bruk av ei teneste på nett er billigare enn oppmøte på ein trafikkstasjon, noko som har medverka til å auke bruken av sjølvbeteningsløysingar ytterlegare.

Bane NOR SF fornyar signalanlegga på jernbanen. Noverande teknologi er utdatert og skal erstattast med eit digitalt signalsystem, som er felles for alle europeiske land, European Rail Traffic Management System (ERTMS). ERTMS skal gi dei reisande ein meir stabil jernbane som er meir punktleg, har større tryggleik og på sikt meir kapasitet. Nordlandsbanen og Gjøvikbanen blir dei første strekningane med ERTMS. Nytt signalsystem blir teken i bruk på delar av banane i løpet av 2022.

Entur AS har tilpassa jernbanen sine sals- og billetteringssystem til dei organisatoriske endringane etter jernbanereforma. Selskapet har bygd ei digital plattform som støttar nye mobilitetsformer og nye former for deling av data og samarbeid med andre aktørar. Fleire fylke tek no i bruk tenester frå Enturs nasjonale, digitale infrastruktur, og den nasjonale reiseplanleggingstesta til selskapet blir stadig utvida.

Store delar av dei data som dei statlege transportverksemdene har, er ikkje lagt til rette for deling. Entur vil frå 2022 koordinere og ta del i eit samarbeid mellom dei verksemdene under Samferdselsdepartementet der det er grenseflater for samarbeid. I 2022 vil løyvinga gå til IKT utviklingsarbeid for å leggje teknisk til rette for eit slikt samarbeid.

Kystverket legg vekt på å modernisere og digitalisere tenester retta mot maritime brukarar. I

Kystdatahuset og BarentsWatch er data om skipstrafikken og norske kyst- og havområde gjort tilgjengeleg for alle. BarentsWatch tilbyr opne informasjonstenester i tillegg til eit skjerma system som støttar norske styresmakter sitt operative arbeid i kyst- og havområda.

Den digitale rutetenesta til Kystverket (routeinfo.no) gir fartøy tilgang til anbefalte referanseruter og annan viktig informasjon ved planlegging av seglas, som t.d. seglingsdistansar og gjeldande lokale forskrifter. Tenesta er no tilgjengeleg for alle fartøy som går til hamner langs kysten frå svenskegrensa til Nordland. Dette legg til rette for ei meir effektiv planlegging av seglasar samstundes som det bidreg til betre sjøsikkerheit.

Avinor vil ta i bruk fjernstyrte tårn på flyplassar der dette er meir kostnadseffektivt enn konkurranseutsetting. Systemet blei teke i bruk på Røst lufthamn i 2019, og skal etter planen takast i bruk på 15 lufthamner innan utgangen av 2022. I oktober 2020 opna Avinors nye senter for fjernstyrte tårn i Bodø.

Både Statens jernbanetilsyn og Luftfartstilsynet arbeider med digitale løysingar som kommer brukarane til gode og bidrar til effektivisering av verksemda. Luftfartstilsynet har i 2021 m.a. prioritert innføring og drift av digitale løysingar knytt til regelverk for bruk av dronar. Dette inkluderer eksamensløysingar, sertifikat, register og e-læring. Eit arbeid som skal bidra til at Luftfartstilsynet kan arbeide meir effektivt med IKT-verktøy, vil bli ferdig i 2022. Statens jernbanetilsyn digitaliserte i 2020 innsending og registrering av driftsløyver som saman med rettleiing har ført til meir komplette søknader og kortare saksbehandlingstid. Eit nytt digitalt fagsystem til fakturering av gebyr og informasjon om verksemdar med driftsløyve for taubaner og moroparkar har gitt meir effektive arbeidsprosessar. Tilsynet har starta arbeidet med liknande system på jernbaneområdet.

10.3 Porteføljestyling av store investeringsprosjekt

Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* beskriv eit nytt system med porteføljestyling av dei store investeringane i transportsektoren. Verksemdene (Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF og Kystverket) skal halde fram arbeidet med å optimalisere dei ulike prosjekta (auke nytten og redusere kostnader). Innanfor rammene av Nasjonal transportplan 2022–2033 skal verksemdene vidare komme med

ei tilråding om rekkjefølga på prosjekta. Denne tilrådinga kjem som ei årleg porteføljeprioritering som verksemdene legg fram for Samferdselsdepartementet i månadsskiftet april/mai.

Den årlege porteføljeprioriteringa frå verksemdene skal avgjerast av samfunnsøkonomisk prissett lønnsemd, ikkje-prissette verknader og vurdering av uvisse, inkludert teknologirisiko. Vidare går det fram av Nasjonal transportplan 2022–2033 at prosjekt skal vere planlagt og optimalisert som ein føresetnad for prioritering, og at verksemdene kan ta omsyn til avhengigheiter mellom prosjekt/tiltak i si prioritering. Viss prosjekta ikkje blir endra (gjennom optimalisering eller anna ny informasjon), skal prosjekta der heile prosjektet ligg i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan, fullførast først. Det vil òg vere relevant å belyse i den årlege porteføljeprioriteringa korleis prioriteringane står seg mot prioriteringane i byvekstvtalar, korleis lover og forskrifter er ivaretekne og geografisk fordeling.

Som omtalt i Nasjonal transportplan 2022–2033 skal detaljane i porteføljestyingsopplegget for jernbane omtalast i budsjettforslaget for 2022. For jernbanesektoren tek ein sikte på at Bane NOR utarbeider eit forslag til porteføljeprioritering og sender dette til Jernbanedirektoratet. Jernbanedirektoratet sender deretter vidare eit offentleg og komplett forslag til Samferdselsdepartementet i månadsskiftet april/mai, der direktoratet supplerer med sine vurderingar ut frå sitt ansvar for heilskapleg koordinering i jernbanesektoren og som avtalepart med Bane NOR. Viss Jernbanedirektoratet gjer andre vurderingar enn Bane NOR, skal dette gå tydeleg fram. Bane NOR skal få stort rom til å drive porteføljestyling av jernbaneinvesteringar, avgrensa av dei rammene som er nødvendige for at Jernbanedirektoratet kan setjast i stand til å koordinere infrastrukturen mot resten av jernbanesektoren.

11 Samferdsel og kommunesektoren

11.1 Ansvar, oppgaver og finansiering

Kommunane og fylkeskommunane er sentrale i arbeidet med å nå dei transportpolitiske måla i Nasjonal transportplan.

Fylkeskommunane har ansvar for fylkesvegane, fylkesvegferjer og for kollektivtransport med buss, båt, trikk, T-bane og bybane. Ansvaret omfattar utgreiing, planlegging, forvaltning, drift og vedlikehald og investeringar. Fylkeskommunane tildeler vidare løyver til kommersielle buss- og båttruter og har ansvaret for skuletransport og tilrettelagt transport (TT-transport).

Kommunane har ansvar for dei kommunale vegane og kommunale kollektivtiltak. Dei har ansvar for planlegging og investeringar i den offentlege veginfrastrukturen, og for areal- og parkeringspolitikken, som har mykje å seie for utforminga av kollektivtransporten.

Ansvar for kollektivtransporten er fordelt på dei tre forvaltningsnivåa. Staten har eit overordna ansvar for den samla transportpolitikken, og utviklar og avgjer rammevilkåra for kollektivtransporten. Staten har òg ansvar for jernbane og for å gjennomføre kollektivtiltak på riksvegnettet. Fylkeskommunane og Oslo kommune har ansvaret for den lokale kollektivtransporten. Dei yter tilskot til lokale ruter med buss, båt, fylkesvegferjer, trikk, T-bane og bybane, og dei fastset omfanget av rutetilbodet og takstar m.m. Fylkeskommunane har vidare ansvar for å gjennomføre kollektivtiltak på fylkesvegnettet, medan kommunane har dette ansvaret på det kommunale vegnettet.

Kapasitets- og miljøomsyn gjer det nødvendig med ein særskilt transportpolitikk for byområda. I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* er det sett som eit overordna mål for bypolitikken at klimagassutslipp, kø, luftforureining og støy skal reduserast gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal skje med kollektivtransport, sykling og gonge. Stat, fylkeskommune og dei store bykommunane samarbeider for at målet skal nåast.

Finansieringa av oppgåvene på samferdselsområdet i kommunesektoren kjem frå frie inntekter og øyremerkte tilskot. Frie inntekter (ramme-

tilskot og skatteinntekter) blir disponert fritt utan andre føringar frå staten enn gjeldande lover og reglar.

Nokre midlar i innbyggartilskotet blir gitt etter ei særskild fordeling. Dette gjeld t.d. midlar til oppgaver som få kommunar har. Midlane blir ikkje fordelte etter dei ordinære kriteria i inntektssystemet, men blir i ein overgangsfase gitt ei særskild fordeling i tabell C i Grønt hefte. Grønt hefte er ein berekningsteknisk dokumentasjon til statsbudsjettet om inntektssystemet for kommunar og fylkeskommunar til Prop. 1 S for Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Midlane som blir særskild fordelt er ikkje øyremerkte, og fylkeskommunane prioriterer sjølv korleis midlane skal brukast.

På samferdselsområdet er desse oppgåvene særskild fordelte (tabell C) i 2022:

- opprusting og fornying av fylkesvegnettet
- kompensasjon forskrift tunnelsikkerheit for fylkesveg
- ras- og skredsikring fylkesveg
- ferjeavløysing
- tilskot til ikkje-statlege lufthamner
- fiskerihamneanlegg (delvis)
- lågutsleppsferjer og -hurtigbåtar.

Frå 1. januar 2020 blei sams vegadministrasjon avvika, og administrasjonen av fylkesvegar overført frå Statens vegvesen til fylkeskommunane, jf. Prop. 1 S (2018–2019) for Samferdselsdepartementet. I samband med overføringa blei det i 2020 og 2021 fordelt midlar til fylkeskommunane med særskild fordeling ut frå ressursbruken til oppgaver knytt til forvaltning, drift og vedlikehald under sams vegadministrasjon i kvar einskild fylkeskommune. For 2022 er det foreslått at desse midlane blir fordelte i inntektssystemet til fylkeskommunane etter fylkesvegkriteriet, med ei overgangsordning på to år.

Staten kompenserer fylkeskommunane for meirutgifter i samband med oppfølginga av krav i tunnelsikkerheitsforskrifta for fylkesveg. For 2022 er det foreslått ein auke på 231 mill. kr i kompensasjonen til fylkeskommunane for tunnelsikkerheitsforskrifta for fylkesveg. Kompensasjonen blir

særskild fordelt på grunnlag av ei berekning som Statens vegvesen har gjort av behovet for kompensasjon til kvart fylke. Med ei eventuell vidareføring av den auken som no blir foreslått, vil fylkeskommunane bli ferdig kompenserte for meir-utgiftene til tunnelutbetringane i løpet av planperioden, slik regjeringa har lagt opp til i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Over budsjettet til Samferdselsdepartementet blir det òg løyvd midlar til tilskotsordningar som er retta mot eller er viktige for fylkeskommunane. Regjeringa foreslår i alt 6 139 mill. kr i øyremerkte tilskot til kommunar og fylkeskommunar over budsjettet til Samferdselsdepartementet. Dette er midlar som skal gå til dei respektive formåla. Øyremerkte tilskot til kommunale og fylkeskommunale vegar er omtala under kap. 1320, 1330 og 1332 i del II. Dei største tilskota er særskilt tilskot til store kollektivprosjekt og tilskot til byområde, som til saman utgjer 5 225 mill. kr i 2022, jf. kap. 1332, postane 63 og 66.

Det er oppretta nye tilskot til høvesvis fylkesvegar, tryggare skulevegar og nærmiljø, og mindre byområde utanfor ordninga med byvekstavtalar.

I 2022 skal Statens vegvesen saman med fylkeskommunane starte opp eit arbeid med å samordne ei kartlegging av vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet.

Fylkeskommunal samferdsel blir òg finansiert av bompengar, som går til fylkesvegar, kollektivtiltak i dei største byområda og til drift av kollektivtransport. I 2020 utgjorde bompengar stilt til disposisjon til fylkesveg, inkl. Oslo kommune, 5 474 mill. kr.

11.2 Nærmare om fylkesveg og kollektivtransport

KOSTRA er eit nasjonalt informasjonssystem om kommunal og fylkeskommunal verksemd, som kan gi eit bilete av prioriteringane og utviklinga av veginfrastruktur og kollektivtransport i fylkeskommunane. Tala under er henta frå KOSTRA.

Fylkeskommunane har ansvar for eit vegnett på om lag 44 700 km. Det er 605 tunnelar på dette vegnettet, og 263 av desse er over 500 m lange. Tunnelane har ei samla lengd på 524 km og utgjer 1,2 pst. av heile fylkesvegnettet.

Dei fylkeskommunale investeringsutgiftene til fylkesvegar utgjorde 9,2 mrd. kr i 2020, medan fylkeskommunale driftsutgifter til fylkesvegane utgjorde 8,4 mrd. kr. Dette utgjorde i alt 17,6 mrd. kr til investeringar og drift av fylkesvegnettet, som er noko lågare enn i 2019 (18,9 mrd. kr).

Fylkeskommunale utgifter til drift av kollektivtransport utgjorde 17,7 mrd. kr i 2020, som er ein auke med 3,2 mrd. kr frå 2019 (14,5 mrd. kr). Dei samla billettinntektene i den fylkeskommunale kollektivtransporten var 5 mrd. kr i 2020, som er 3,9 mrd. kr lågare enn i 2019. Dette innebar ei nedgang i inntektene på 44 pst.

Stortinget løyvde til saman 4,6 mrd. i 2020 for å dekkje tap i den fylkeskommunale kollektivtransporten knytt til koronapandemien. Totalt blei 3,9 mrd. kr utbetalt, som svarar til det fylkeskommunane og Oslo kommune hadde meldt som behov innan fristen for siste utbetaling i midten av desember 2020.

Fylkesvis fordeling av utgifter til fylkesveg og kollektivtransport i 2020 går fram av tabell 11.1.

Tabell 11.1 Fylkeskommunale utgifter til fylkesveg og kollektivtransport i 2020

Fylkeskommune	Kollektivtransport driftsutgifter ¹	Fylkesveg driftsutgifter ²	(mill. kr)
			Fylkesveg investeringsutgifter ³
Viken	3 103,3	1 398,8	884,0
Oslo	3 243,1	0,1	0
Innlandet	772,4	767,9	442,3
Vestfold og Telemark	727,8	646,8	471,1
Agder	613,1	703,6	334,5
Rogaland	1 075,0	606,1	912,6
Vestland	2 813,5	1 166,6	2 016,4
Møre og Romsdal	1 394,2	650,6	1 957,6
Trøndelag	1 264,8	1 091,2	1 187,6
Nordland	1 442,4	545,1	528,9
Troms og Finnmark	1 281,2	839,0	432,1
Sum	17 730,8	8 415,7	9 167,0

¹ Netto driftsutgifter for funksjonane 730 Bussruter, 731 Ferjesamband for fylkesvegar, 732 Vanlege kostnadsruter, 733 Transport(ordningar) for funksjonshemma og 734 Trikkar og forstadsbaner.

² Brutto driftsutgifter for funksjonen 722 Fylkesvegar, miljø- og trafikktryggleikstiltak.

³ Brutto investeringsutgifter for funksjonen 722 Fylkesvegar, miljø- og trafikktryggleikstiltak.

Kjelde: KOSTRA

Fylkesveg

Tala frå KOSTRA viser at standarden på fylkesvegnettet blir betre. Frå 2015 til 2020 har delen fylkesveg med dårleg eller svært dårleg dekketilstand gått ned frå 44 pst. til 34 pst. Sjølv om utviklinga har vore positiv, er delen med dårleg dekketilstand framleis høg. Delen er høgast i Vestland (49 pst.) og lågast i Nordland (25 pst.).

Dei fleste fylkeskommunane hadde alt før forvaltningsreforma i 2010 fast dekke på heile eller store delar av vegnettet. I 2020 hadde 92 pst. av fylkesvegane fast dekke, men framleis manglar 3 612 km av fylkesvegnettet fast dekke. Innlandet og Trøndelag har høgast tal km utan fast dekke, rundt 1 000 km i begge fylka. Vestland er det einaste fylket der heile fylkesvegnettet har fast dekke.

Delen av fylkesvegnettet med tillate 10 tonn aksellast har auka monaleg i perioden etter forvaltningsreforma og utgjorde 83 pst. i 2020, opp frå 62 pst. i 2010.

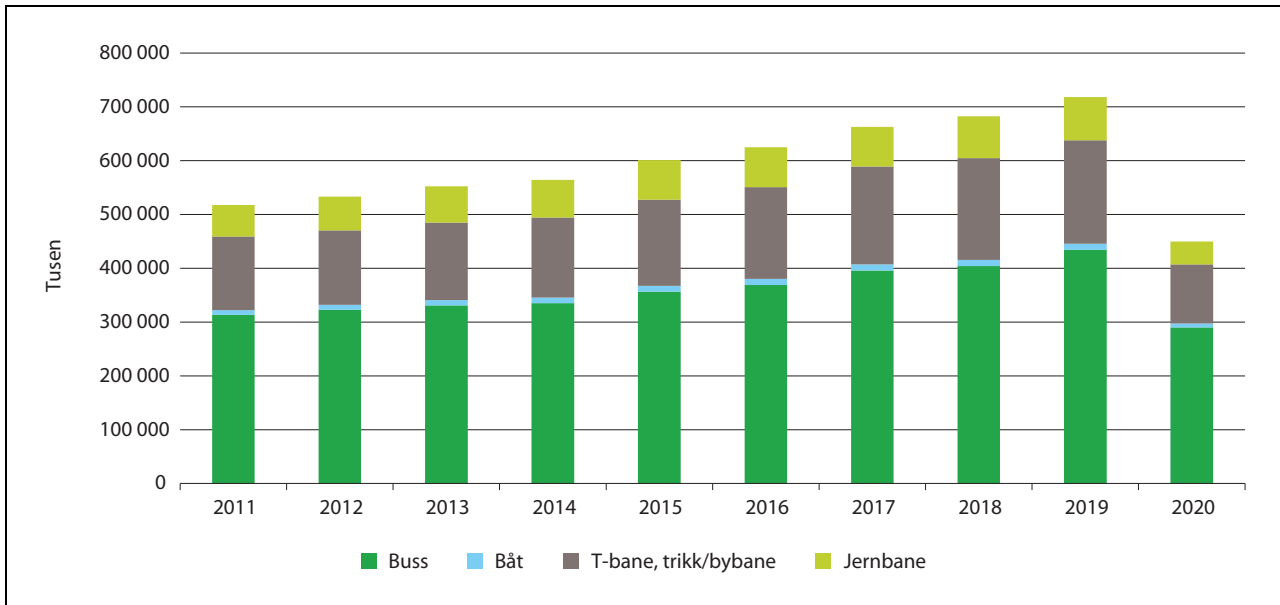
Kollektivtransport

Koronapandemien og smitteverntiltaka retta mot kollektivtransporten førte til ein sterk nedgang i talet på reisande med kollektivtransport i 2020. Tal frå Statistisk sentralbyrå viser at det i 2020 var om lag 407 mill. kollektivreiser med buss, båt, T-bane, trikk og bybane. Dette er ein reduksjon på 36 pst. samanlikna med 2019. Reisene med lokal kollektivtransport (med unntak av jernbane) fordelte seg i 2020 på 71,2 pst. med buss, 27 pst. med T-bane, trikk og bybane og 1,8 pst. med båt.

Den største nedgangen i kollektivtransporten var på jernbane. Talet på reiser gjekk ned frå 80,3 mill. i 2019 til 42,5 mill. i 2020, ein reduksjon på 47 pst. I den fylkeskommunale kollektivtransporten hadde skinnegående transport (trikk, T-bane og bybane) større nedgang enn buss, med høvesvis 42,8 pst. og 33,2 pst.

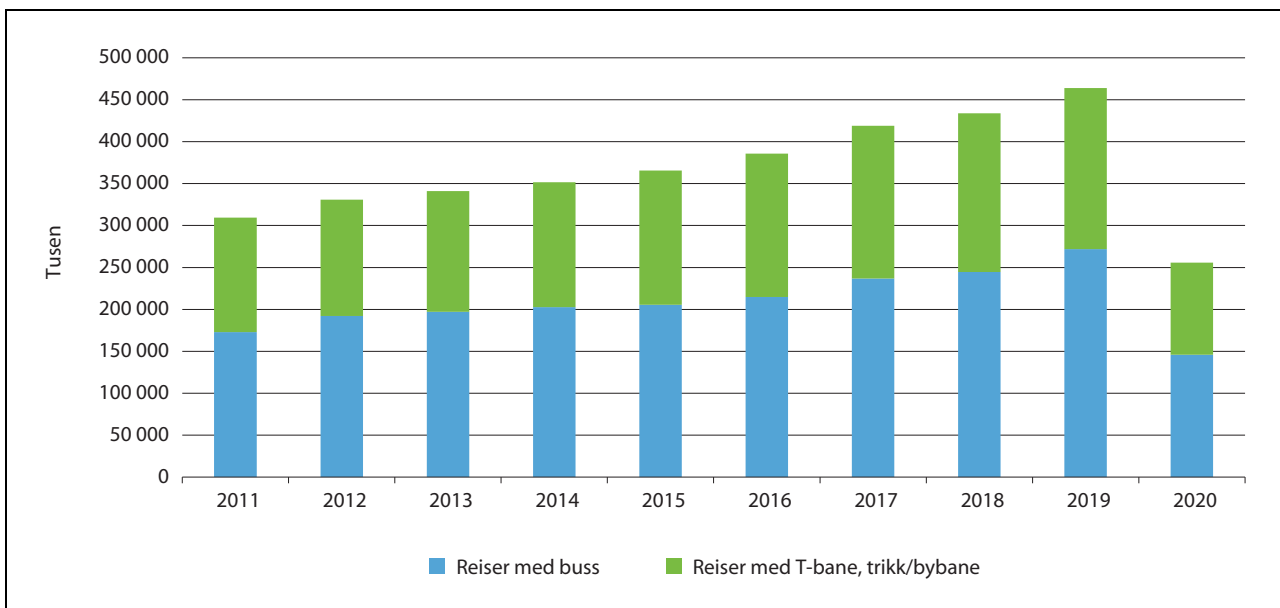
Figur 11.1 viser tal på reiser med buss, T-bane, trikk og bybane, jernbane og båt i perioden 2011–2020 i heile landet.

Nedgangen i kollektivreiser i 2020 var større i dei fire største byane enn på landsbasis. Medan



Figur 11.1 Reiser med kollektivtransport i heile landet

Kjelde: Statistisk sentralbyrå



Figur 11.2 Reiser med kollektivtransport i dei fire største byane

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

dei fire største byområda lenge har hatt over 70 pst. av alle reisande med lokal kollektivtransport (med unntak av jernbane), fall denne delen til 64 pst i 2020. I alt var det 255,8 mill. kollektivreiser i desse byområda, ein reduksjon på 45 pst. frå 2019.

Figur 11.2 viser talet på reiser med buss og trikk, T-bane og bybane i Oslo, Bergen, Trondheim, og Stavanger i perioden 2011–2020.

I 2020 var det i alt 28,6 mill. reiser med lokal-tog i dei fire største byområda. Frå 2019 gjekk

talet på reiser ned med 43 pst. samla for desse byane. Nedgangen var størst i Bergen, med ein reduksjon på 57 pst., og minst i Stavanger, med ein reduksjon på 34 pst.

11.3 Oppfølging av handlingsplanen for kollektivtransport

Samferdselsdepartementet utarbeidde i 2018 ein handlingsplan for kollektivtransport som følgjer

opp satsinga på kollektivtransport som regjeringa m.a. la fram i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. I handlingsplanen blei det lagt fram konkrete tiltak for å gjennomføre dei strategiske føringane i Nasjonal transportplan 2018–2029. Planen handla i første rekkje om kva statlege aktørar skal bidra med.

Handlingsplanen skisserer ei rekkje tiltak for å forbetre kollektivtransporten. Dei budsjettmessige store tiltaka, som jernbane og satsing i dei store byområda, er nærmare omtalte i del II. I tillegg er det mange andre tiltak som kvar for seg bidreg til å gjere kollektivtransporten betre, m.a. tiltak for betre framkome, knutepunktutvikling, kompetanse og statistikk, reiseplanlegging og billettering.

Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen oppretta i 2020 Konnekt, eit nasjonalt kompetansesenter for samferdsel. Konnekt arbeider for eit effektivt samarbeid mellom utdanningsinstitusjonar, næringsliv og styresmakter for å utdanne og

utvikle kompetansen samferdselssektoren treng i framtida.

Fagmateriell innan kollektivtransport og universell utforming blir jamleg oppdatert og delt. Tiltak.no inneheld ein tiltakskatalog for transport og miljø som summerer opp effektar av miljøtiltak på transportområdet, hovudsakeleg i byar og tettstader. Tiltakskatalogen er eit samarbeid mellom dei viktigaste forskingsmiljøa på feltet, og Statens vegvesen. Transportøkonomisk institutt har hovudansvaret.

Arbeidet med å sikre lett tilgjengeleg og påliteleg informasjon om kollektivreiser og enkel billettering skjer kontinuerleg. Det er m.a. innført ein ny plattform for samordna billettering, som vil bli teken i bruk i kollektivsektoren i åra som kjem. Ein ny standard som legg til rette for nye løysingar for prisar og reiseprodukt i sektoren, blir utvikla.

12 Likestilling i transportsektoren

Arbeidet med å fremme likestilling er viktig på alle politikkområda. I tillegg til likestilling mellom kvinner og menn på arbeidsplassen handlar likestilling òg om at det skal vere mogeleg for alle å kunne delta i samfunnet. I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det fem mål. Eitt av dei er ein enklare reisekvardag og auka konkurransevne for næringslivet. Dette inneber m.a. å bidra til samanhengande, universelt utforma reisekjeder, slik at flest mogeleg skal kunne oppleve god mobilitet og tilgjenge til transportsystemet. Universell utforming er omtala i del II under 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål og 21.50 Jernbaneformål.

Likestillingsmessige konsekvensar av koronapandemien

Koronapandemien har prega heile samfunnet frå mars 2020 og i 2021. Pandemien og tiltaka som er sette i verk for å avgrense smitta og halde oppe aktiviteten i samfunnet, kan få ulike konsekvensar for ulike personar avhengig av m.a. kjønn, alder og funksjonsnedsetting.

Kollektivtransporten og universelt utforma reisekjeder skal bidra til mobilitet for alle. Etterspurnaden etter transporttenester har falle sterkt under koronapandemien. Samstundes har det vore behov for å ha eit transporttilbod som gjer at dei som har samfunnskritiske funksjonar, kjem seg til og frå jobb. Løyvingane til statleg kjøp av transporttenester er derfor auka for å sikre eit minimumstilbod, t.d. på jernbane og med fly.

Status for likestilling i Samferdselsdepartementet og underliggjande etatar

Generelt

Samferdselsdepartementet hadde ved utgangen av 2020 åtte underliggjande etatar.

Etatane under Samferdselsdepartementet varierer i storleik og kompleksitet. T.d. hadde Vegtilsynet som er den minste, 12 tilsette ved utgangen av 2020, medan Statens vegvesen som den største hadde 4 796 fast tilsette.

Samferdselssektoren er tradisjonelt mannsdominert, der mange av dei tilsette har teknisk bakgrunn. I 2020 var kvinnedelen over 50 pst. i Samferdselsdepartementet, Statens jernbanetilsyn og Senter for oljevern og marint miljø. For dei andre etatane låg kvinnedelen på mellom 18 og 42 pst. I Vegtilsynet og Senter for oljevern og marint miljø tente kvinner i snitt totalt sett meir enn menn. I dei andre etatane og i Samferdselsdepartementet utgjorde kvinner si lønn i snitt mellom 81 pst. og 99 pst. av mennene si lønn.

Status for likestillinga i Samferdselsdepartementet og underliggjande etatar går fram av tabellane under. Tabell 12.1 viser delen kvinner som arbeider deltid og som er tilsett mellombels, og kvinner sin del av overtida og foreldrepermisjonen ved utgangen av 2019 og 2020 i departementet og etatane, medan tabell 12.2 viser legemeldt sjukefråvær for kvinner og menn på dei same tidspunkta. Under omtalen av Samferdselsdepartementet og dei einskilde etatane er det ein tabell som viser gjennomsnittleg brutto månadslønn for kvinner i pst. av brutto månadslønn for menn fordelt på stillingskategoriar.

Tabell 12.1 Deltidstilsette, mellombels tilsette, overtid og foreldrepermisjon. Prosentdel kvinner

		SD	SVV	KYV	Jdir.	LT	SJT	SHK	VT	SOMM
Deltidstilsette	2020	40	64	69	0	60	67	100	100	-
	2019	78	60	56	0	78	60	100	50	-
Mellombels tilsette	2020	86	49	44	67	84	75	-	-	50
	2019	60	44	48	67	100	100	-	-	100
Overtid	2020	47	23	9	46	22	23	31	63	100
	2019	55	21	7	42	19	49	21	31	52
Foreldrepermisjon	2020	73	61	39	56	76	76	100	-	100
	2019	83	61	46	59	92	100	-	-	-

I pst. av talet på tilsette i den einaskilde verksemda var delen som arbeidde deltid eller var mellombels tilsett, generelt låg i 2020. I dei verksemdene som hadde deltidstilsette, var Samferdselsdepartementet den einaste verksemda der færre kvin-

ner enn menn arbeidde deltid. Statens vegvesen og Kystverket var dei einaste verksemdene der færre kvinner enn menn var mellombels tilsette. I alle verksemdar arbeidde menn meir overtid enn kvinner.

Tabell 12.2 Legemeldt sjukefråvær i prosent

	SD		SVV		KYV		Jdir		LT		SJT		SHK		VT		SOMM	
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
2020	1,8	0,8	5,5	3,0	4,1	4,0	3,7	1,8	4,8	2,2	6,1	3,8	1,9	2,5	1,3	0,3	6,6	0
2019	2,6	1,4	5,2	2,7	4,5	3,6	4,3	1,9	5,4	1,6	6,3	3,9	3,9	2,3	0,4	0,8	0,1	0

Det legemeldte sjukefråværet var gjennomgåande lågt. Det var i 2020 noko høgare for kvinner enn for menn i alle verksemdene utanom Statens havarikommisjon. For dei mindre verksemdene er tala små, slik at eitt fråvær over lengre tid vil påverke fråværsprosenten.

Samferdselsdepartementet

Ved utgangen av 2020 hadde Samferdselsdepartementet 162 tilsette. Kvinneandelen var 57 pst.

Tabell 12.3 Samferdselsdepartementet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2020	57	162	93	60 726
	2019	54	158	97	58 014
Toppleiing (departementsråd, ekspedisjonssjefar)	2020	43	7	98	112 069
	2019	43	7	98	110 582
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2020	56	16	106	80 489
	2019	53	15	104	79 392
Fagdirektørar mv.	2020	67	3	101	71 525
	2019	25	4	120	79 123
Underdirektørar, utgreiingsleiarar, seniorrådgivarar mv.	2020	51	102	104	56 028
	2019	52	101	103	55 045
Rådgivarar, førstekonsulentar	2020	72	29	104	44 155
	2019	60	25	102	43 830
Seniorkonsulentar	2020	100	5	-	37 943
	2019	100	6	-	38 264

Med unntak av i toppleiinga var fleirtalet av de tilsette i dei andre stillingskategoriane kvinner. Kvinner tente i snitt meir enn menn i desse stillingskategoriane, men forskjellane er små.

Departementet utarbeider kvart år ein rapport som gjer greie for ulike sider ved personalsituasjonen i Samferdselsdepartementet, m.a. om kjønnsfordelinga innanfor lønns- og stillingskategoriar, rekruttering/turnover, overtid og sjukefråvær.

Samferdselsdepartementet nådde i 2019 og 2020 målet i inkluderingsdugnaden om at 5 pst. av

nytilsette skal vere i målgruppa med hol i CV-en eller nedsett funksjonsevne.

Statens vegvesen

Ved utgangen av 2020 hadde Statens vegvesen 4 796 tilsette. Det er om lag 1 800 færre enn i 2019 og kjem av at sams vegadministrasjon blei avvikla frå 1. januar 2020. Kvinnedelen var i 2020 på 38 pst.

Tabell 12.4 Statens vegvesen – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2020	38	4 796	94	50 382
	2019	38	6 619	94	50 164
Etatsleiing (direktørar)	2020	44	9	98	119 038
	2019	46	13	99	117 315
Leiarar (avdelings- og seksjons- og kontorleiarar)	2020	40	285	99	69 015
	2019	41	400	100	68 105
Tekniske sakshandsamarar, inkl. prosjektleiarar i store utbyggingsprosjekt	2020	24	2 255	100	53 378
	2019	26	3 544	100	52 259
Merkantile sakshandsamarar	2020	63	1 650	92	45 700
	2019	64	2 006	93	45 106
Inspektørar	2020	21	549	98	43 023
	2019	22	556	99	42 352
Arbeidarstillingar	2020	16	37	103	41 742
	2019	18	45	93	41 195
Reinhald mv.	2020	100	10	-	26 245
	2019	90	21	-	24 338
Andre	2020	-	-	-	-
	2019	52	33	87	45 679

Med unntak av i stillingskategoriane merkantile sakshandsamarar og reinhald mv., var fleirtalet av dei tilsette menn. Kvinner tente i snitt mindre enn menn i alle stillingskategoriar utanom arbeidarstillingar og tekniske sakshandsamarar, men forskjellane var små. I stillingskategorien tekniske sakshandsamarar tente kvinner og menn i snitt likt.

I årsrapporten for 2020 har Statens vegvesen gjort greie for korleis etaten har arbeidd for å følge opp inkluderingsdugnaden og kort omtalt likestillinga i verksemda.

Kystverket

Ved utgangen av 2020 hadde Kystverket 960 tilsette. Kvinnedelen var 18 pst.

Tabell 12.5 Kystverket – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda ¹	2020	18	960	81	65 311
	2019	19	964	75	73 535
Leiing	2020	20	15	88	89 282
	2019	13	15	112	81 838
Mellomleiing	2020	17	30	91	79 412
	2019	16	31	85	81 997
Ingeniørar og rådgivarar	2020	38	342	90	57 194
	2019	39	345	90	59 324
Konsulentar	2020	31	35	81	59 924
	2019	27	33	74	83 170
Skipførarar, styrmenn, maskinistar	2020	0	65	0	62 962
	2019	3	66	108	57 255
Statslosar	2020	2	279	87	81 073
	2019	1	275	76	95 382
Fagarbeidarar	2020	12	113	93	47 081
	2019	12	118	114	49 985
Trafikkleiarar	2020	8	65	102	72 433
	2019	6	63	106	86 062
Statslosaspirantar	2020	0	16	0	36 217
	2019	7	15	-	-

¹ Kystverket skifta lønnsystem i 2019. Det blei da oppdaga ein del feil som no er retta opp. Tala frå 2019 avviker derfor frå dei som blei opplyste om i Prop. 1 S (2020–2021).

I alle stillingskategoriar var det flest menn. Kvinner tente i snitt meir enn menn i stillingskategorien trafikkleiarar.

I årsmeldinga for 2020 har Kystverket gjort greie for likestilling og tiltak mot diskriminering.

Yrka skipsførarar, styrmenn, maskinistar, trafikkleiarar og losar utgjer 44,3 pst. av alle tilsette. Av dei 425 tilsette innanfor desse yrka, er det samla sett elleve kvinner, noko som gir ein kvinne- del på 2,6 pst. Denne delen har vore relativt stabil dei siste åra.

Kompetansen og kvalifikasjonane som Kystverket etterspør til desse maritime yrka finn ein hovudsakleg blant tilsette i næringslivet. Kystverket har liten innverknad på rekrutteringsgrunnlaget. Innan desse tradisjonelt mannsdominerte yrka vil det vere ei stor utfordring, både på kort og lang sikt, å auke kvinnedelen.

Jernbanedirektoratet

Ved utgangen av 2020 hadde Jernbanedirektoratet 199 tilsette. Kvinnedelen var 41 pst.

Norsk jernbanemuseum er ein etat under Jernbanedirektoratet. Museet hadde 24 tilsette ved utgangen av 2020, og kvinnedelen var på 50 pst.

Frå og med 2020 endra Jernbanedirektoratet inndelinga av stillingskategoriar for rapportering. Ny kategorisering legg vekt på å gruppere «likeverdig arbeid» og at nemninga seier noko om karakteren til stillinga.

Tabell 12.6 Jernbanedirektoratet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2020	41	199	99	64 261
	2019	42	190	99	63 376
Toppleiing	2020	43	7	108	113 014
	2019	43	7	110	112 583
Mellomleiarar	2020	56	18	102	82 766
	2019	59	17	105	80 816
Rådgivarar, seniorrådgivarar, ingeniørar og andre sakshandsamarar	2020	39	126	100	61 446
	2019	40	121	98	61 168
Administrative stillingar	2020	62	29	92	52 542
	2019	64	28	92	52 248
Faglærer/Fagsjef Fagskolen	2020	0	19	-	59 842
	2019	0	17	-	59 724

I dei kategoriane der begge kjønna var representerte, var fleirtalet av dei tilsette kvinner i stillingskategoriane mellomleiarar og administrative stillingar. I kategorien rådgivarar, seniorrådgivarar, ingeniørar og andre sakshandsamarar tente kvinner i snitt det same som menn, medan dei i stillingskategoriane mellomleiarar og toppleiing i snitt tente meir enn menn. Menn tente meir enn kvinner i stillingskategorien administrative stillingar. Lønnsforskjellane er likevel små, med unntak av i stillingskategorien toppleiing.

I årsrapporten for 2020 har Jernbanedirektoratet gjort greie for likestilling og mangfald i etaten.

Lokføreryrket er mannsdominert. For å betre kjønnsbalansen arbeider Norsk fagskole for loko-

motivførarar som Jernbanedirektoratet har ansvaret for, med å auke kvinnedelen i studentrekrutteringa. Kvinnelege studentar frontar det meste marknadsførings- og rekrutteringsmateriellet gjennom året. Ved opptaket for 2021 hadde skulen 1 162 søkjarar. Delen kvinnelege søkjarar har auka frå 7,17 pst. i 2016, til 11,2 pst. ved opptaket i 2021.

Luffartstilsynet

Ved utgangen av 2020 hadde Luffartstilsynet 194 tilsette. Kvinnedelen var på 40 pst.

Tabell 12.7 Luftfartstilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2020	40	194	87	61 287
	2019	40	190	87	61 033
Toppleiing	2020	57	7	98	95 076
	2019	57	7	102	93 066
Mellomleiing	2020	50	10	102	78 883
	2019	50	10	103	78 638
Seniorrådgivarar, sjefs- og senioringeniørar	2020	28	139	92	63 981
	2019	29	137	92	63 396
Rådgivarar mv.	2020	72	25	104	44 121
	2019	72	25	104	44 034
Førstekonsulentar mv.	2020	100	10	-	37 840
	2019	100	8	-	38 943
Konsulentar, lærlingar	2020	33	3	-	-
	2019	67	3	-	-

I stillingskategorien førstekonsulentar mv. var det i 2020 berre kvinner, medan det i kategoriane rådgivarar og toppleiing var eit fleirtal kvinner. I dei stillingskategoriane der begge kjønn var representerte, tente kvinner i snitt meir enn menn i stillingskategoriane mellomleiing og rådgivarar mv.

Statens jernbanetilsyn

Ved utgangen av 2020 hadde Statens jernbanetilsyn 71 tilsette. Kvinnedelen var 52 pst.

Tabell 12.8 Statens jernbanetilsyn – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2020	52	71	81	61 461
	2019	52	67	90	61 297
Toppleiing (direktør)	2020	0	1	0	113 368
	2019	0	1	0	112 868
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2020	40	5	96	85 316
	2019	40	5	99	85 685
Fagdirektørar, seniorrådgivarar	2020	47	53	86	62 139
	2019	45	49	93	61 436
Rådgivarar, førstekonsulentar	2020	78	9	97	44 630
	2019	89	9	99	47 465
Sekretærar	2020	100	3	-	-
	2019	100	3	-	-

I dei stillingskategoriane der begge kjønna var representerte, var fleirtalet av dei tilsette kvinner i stillingskategorien rådgivarar mv. Kvinner tente i snitt mindre enn menn i alle stillingskategoriane der begge kjønna var representerte. Lønnsforskjellane er i hovudsak små.

I årsrapporten for 2020 har Statens jernbanetilsyn gjort greie for arbeidet med likestilling.

Statens havarikommisjon

Ved utgangen av 2020 hadde Statens havarikommisjon 54 tilsette. Kvinnedelen var 33 pst.

Tabell 12.9 Statens havarikommisjon – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2020	33	54	86	64 666
	2019	37	46	85	64 919
Toppleiing	2020	0	1	-	104 081
	2019	0	1	-	103 623
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2020	0	5	-	87 439
	2019	0	5	-	85 680
Fagstab	2020	75	4	104	71 738
	2019	75	4	103	70 866
Havariinspektørar	2020	25	36	100	63 937
	2019	28	29	98	63 357
Administrative stillingar	2020	75	8	88	48 003
	2019	86	7	81	47 635

I stillingskategoriar der begge kjønn var representerte, var fleirtalet kvinner i fagstab og i administrative stillingar. Kvinner tente i snitt meir enn menn i kategorien fagstab og mindre i kategorien administrative stillingar, medan dei tente like mye i kategorien havariinspektørar.

Vegtilsynet

Ved utgangen av 2020 hadde Vegtilsynet 12 tilsette. Kvinnedelen var 42 pst.

Tabell 12.10 Vegtilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i pst.	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. avlønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2020 ¹	42	12	101	57 328
	2019	43	14	112	58 702
Toppleiing	2020 ¹	0	1	-	70 800
	2019	100	1	-	94 067
Seniorrådgivar, senioringeniør	2020	57	7	99	57 735
	2019	45	9	101	57 154
Rådgivar, overingeniør	2020	25	4	95	53 528
	2019	25	4	95	53 250

¹ Direktør slutta medio november 2020, og opplysingane for 2020 er gitt med utgangspunkt i at Vegtilsynet hadde fungerande direktør pr. 31.12.2020.

Begge kjønna var representert i stillingskategori-ane seniorrådgivar mv. og rådgivar mv. I dei to kategori-ane tente kvinner noko mindre enn menn.

Senter for oljevern og marint miljø

Ved utgangen av 2020 var det 18 fast tilsette. Kvin- nedelen var 72 pst.

Tabell 12.11 Senter for oljevern og marint miljø – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2020	72,2	18	105	54 171
	2019	77	13	90	55 144
Toppleiing (direktør)	2020	100	1	-	85 492
	2019	100	1	-	85 142
Seniorrådgivarar	2020	63,6	11	95	57 625
	2019	57,1	7	95	58 210
Rådgivarar	2020	83,3	6	103	42 620
	2019	100	5	-	44 850

Begge kjønna var representerte i stillingskatego-rien rådgivarar og seniorrådgivarar. I kategorien seniorrådgivarar tente menn noko meir enn kvin-

ner, mens i stillingskategorien rådgivarar tente kvinner noko meir enn menn.

13 Tilsetningsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar

Det blir her gjort greie for tilsetningsvilkåra i 2020 for dagleg leiar i dei heileigde statlege verksemdene (selskap/føretak) som ligg under Samferdselsdepartementet.

Avinor AS

Den faste lønna til konsernsjef Dag Falk-Petersen var 2 988 920 kr i 2020. I tillegg fekk han 15 526 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden var 936 929 kr. Samla godtgjeringsar var 3 941 375 kr. Falk-Petersen gjekk av med pensjon i 2021.

Pensjonsavsetninga ut over 12 G var avgrensa til 30 pst. av grunnlaget mellom 12 og 18 G og 25 pst. av grunnlaget over 18 G. Ved oppseiing hadde Falk-Petersen rett til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida skulle reknast mot anna inntekt.

Avinor AS nyttar ikkje bonusordningar for leiande tilsette.

Entur AS

Johnny Welle slutta som administrerande direktør 1. mars 2020. Christel Borge tok over som administrerande direktør 17. august 2020.

Den faste lønna til administrerande direktør Johnny Welle i perioden 1. januar 2020–1. mars 2020 var 527 886 kr. I tillegg fekk han 1 140 kr i andre godtgjeringsar og 400 000 kr i bonus. Pensjonskostnaden var 21 470 kr. Samla godtgjeringsar var 950 796 kr.

Den faste lønna for Christel Borge for perioden 17. august 2020–31. desember 2020 var 934 140 kr. I tillegg fekk ho 2 396 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden var 45 050 kr. Samla godtgjeringsar var 981 585 kr.

Bonusordninga for administrerande direktør var i 2020 avgrensa til tre månadsløner og knytt til oppnådde resultat innanfor områda reformtilpassing og modernisering av billettsystemet for jernbanen, stabil og sikker drift, vellykka oppstart av ny togoperatør og organisasjonsutvikling. Entur AS har ikkje lenger bonusordningar for administrerande direktør.

Administrerande direktør er medlem i den kollektive pensjonsordninga som gjeld alle tilsette. Ved oppseiing har ho rett til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

Norske tog AS

Den faste lønna til administrerande direktør Øystein Risan var 2 004 000 kr i 2020. I tillegg fekk han 133 000 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden var 180 000 kr. Samla godtgjeringsar var 2 317 000 kr.

Administrerande direktør er medlem av den innskotsbaserte pensjonsordninga som gjeld alle tilsette. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12 G. Norske tog AS nyttar ikkje bonusordningar for leiande tilsette. Ved oppseiing har administrerande direktør rett til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

Nye Veier AS

Den faste lønna til administrerande direktør Anette Aanesland var 2 366 000 kr i 2020. I tillegg fekk ho 162 000 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden var 162 000 kr. Samla godtgjeringsar var 2 690 000 kr.

Administrerande direktør er medlem av den innskotsbaserte pensjonsordninga som gjeld alle tilsette. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12 G. Nye Veier nyttar ikkje bonusordningar for leiande tilsette. Ved oppseiing har administrerande direktør rett til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

Vygruppen AS

Geir Isaksen slutta som konsernsjef 7. september 2020. Frå same dato tok Gro Bakstad over som konsernsjef.

Den faste lønna til konsernsjef Geir Isaksen i perioden 1. januar 2020–7. september 2020 var 2 607 000 kr. I tillegg fekk han 125 000 kr i andre

godtgjeringar og 980 000 kr i bonus. Pensjonskostnaden utover den kollektive ordninga utgjorde 838 000 kr. Samla godtgjering var 4 550 000 kr.

Den faste lønna til konsernsjef Gro Bakstad i perioden 7. september 2020–31. desember 2020 var 1 172 000 kr. I tillegg fekk ho 79 000 kr i andre godtgjeringar. Pensjonskostnaden var 113 000 kr. Samla godtgjering var 1 364 000 kr.

Bonusordninga for konsernsjefen var i 2020 avgrensa til fem månadslønner og knytt til oppnådde resultat innanfor økonomi, drift og strategi. Konsernsjefen er med i den kollektive ytingspensjonsordninga i verksemda. Ordninga gir rett til pensjon inntil 12 G. Utover dette hadde avgått konsernsjef Geir Isaksen ei innskotsbasert pensjonsordning på 30 pst. av fastlønna utover 12 G. I samavar med tilsettingsavtalen blir konsernsjef Gro Bakstad delvis kompensert for bortfall av ytingsbasert pensjonsordning i tidlegare arbeidsforhold med eit lønnstillegg. Oppseiingstida er seks månader. Ved oppseiing har konsernsjefen rett til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

Bane NOR SF

Den faste lønna til konsernsjef Gorm Frimannslund var 2 944 000 kr i 2020. I tillegg fekk han

7 000 kr i andre godtgjeringar. Pensjonskostnaden var 207 000 kr. Samla godtgjering var 3 157 000 kr.

Konsernsjefen er medlem av konsernets generelle pensjons- og forsikringsordningar. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12 G. Bane NOR nyttar ikkje bonusordningar for leiande tilsette. Ved oppseiing har konsernsjefen rett til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt, men skal svare til minst seks månadar lønn, som er tre månadar meir enn oppseiingstida.

Svinesundsforbindelsen AS

Staten ved Statens vegvesen eig Svinesundsforbindelsen AS. Selskapet har ikkje tilsett dagleg leiar. Leiinga i selskapet blir ivareteke av ein konsulent som er leigd inn. Avtalen med konsulenten gjeld frå 1. mai 2017. Innkrevjing av bompengar i Svinesundsforbindelsen AS er avslutta, og selskapet blir avvikla i 2022. Kontrakten med innleigd konsulent vil da opphøyre.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

I Prop. 1 S (2021–2022) om statsbudsjettet for år 2022 føres opp de forslag til vedtak som er nevnt i et framlagt forslag.

Forslag

Under Samferdselsdepartementet føres det i Prop. 1 S (2021–2022) statsbudsjettet for budsjettåret 2022 opp følgende forslag til vedtak:

Kapitlene 1300–1370, 4300–4360, 5577 og 5619

I

Utgifter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner
Administrasjon m.m.			
1300	Samferdselsdepartementet		
	01 Driftsutgifter	190 400 000	
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner	29 300 000	
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	77 100 000	
	72 Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000	299 800 000
1301	Forskning og utvikling mv.		
	21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	14 500 000	
	50 Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	160 500 000	
	70 Pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser	50 000 000	225 000 000
	Sum Administrasjon m.m.		524 800 000
Luftfartsformål			
1310	Flytransport		
	70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	828 500 000	828 500 000
1313	Luftfartstilsynet		
	01 Driftsutgifter	269 100 000	269 100 000
1314	Statens havarikommisjon		
	01 Driftsutgifter	94 500 000	94 500 000
1315	Tilskudd til Avinor AS		
	71 Tilskudd til pålagte oppgaver	250 000 000	250 000 000
	Sum Luftfartsformål		1 442 100 000

Kap.	Post	Kroner	Kroner
	Veiformål		
1320	Statens vegvesen		
	01 Driftsutgifter	4 103 100 000	
	22 Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	8 320 500 000	
	28 Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 236 400 000	
	29 OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 773 400 000	
	30 Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i>	12 800 500 000	
	61 Rentekompensasjon for transport- tiltak i fylkene	150 200 000	
	64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	20 500 000	
	65 Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i>	379 600 000	
	66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>	40 000 000	
	72 Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i>	2 663 200 000	
	73 Tilskudd for reduserte bompeng- takster utenfor byområdene	1 041 500 000	33 528 900 000
1321	Nye Veier AS		
	70 Tilskudd til Nye Veier AS	5 935 500 000	
	71 Tilskudd til særskilte infrastruktur- prosjekter	500 000 000	6 435 500 000
1323	Vegtilsynet		
	01 Driftsutgifter	19 200 000	19 200 000
	Sum Veiformål		39 983 600 000
	Særskilte transporttiltak		
1330	Særskilte transporttiltak		
	60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	308 400 000	
	70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	888 900 000	
	76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	81 800 000	

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	19 400 000	
	78	Tettere samarbeid om data	20 000 000	1 318 500 000
1332		Transport i byområder mv.		
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 200 400 000	
	65	Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>	15 600 000	
	66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i>	3 024 100 000	5 240 100 000
		Sum Særskilte transporttiltak		6 558 600 000
		Jernbaneformål		
1352		Jernbanedirektoratet		
	01	Driftsutgifter	375 700 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i>	147 000 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i>	4 257 300 000	
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i>	7 593 300 000	
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i>	19 075 500 000	
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	123 100 000	
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	82 000 000	
	76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	23 600 000	31 677 500 000
1354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Driftsutgifter	98 000 000	98 000 000
		Sum Jernbaneformål		31 775 500 000
		Kystforvaltning		
1360		Kystverket		
	01	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	2 063 500 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	36 800 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	921 000 000	

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>	196 800 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	35 200 000	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>	32 400 000	
	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>	55 500 000	
	74	Tilskudd til kystkultur	11 700 000	3 352 900 000
		Sum Kystforvaltning		3 352 900 000
Posttjenester				
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av posttjenester, <i>kan overføres</i>	945 600 000	945 600 000
		Sum Posttjenester		945 600 000
			Sum departementets utgifter	84 583 100 000

Inntekter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
Samferdselsdepartementet				
4300		Samferdselsdepartementet		
	01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	500 000	500 000
4312		Avinor AS		
	90	Avdrag på lån	444 400 000	444 400 000
4313		Luffartstilsynet		
	01	Gebyrinntekter	162 700 000	162 700 000
4320		Statens vegvesen		
	01	Salgsinntekter m.m.	167 300 000	
	02	Diverse gebyrer	484 800 000	
	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	122 100 000	
	04	Billettinntekter fra riksveiferjedriften	988 800 000	1 763 000 000
4322		Svinesundsforbindelsen AS		
	91	Aksjekapital	135 000	135 000
4330		Særskilte transporttiltak		
	01	Gebyrer	19 400 000	19 400 000
4331		Infrastrukturfond		
	85	Avkastning infrastrukturfond	2 053 000 000	2 053 000 000

Kap.	Post	Kroner	Kroner
4352	Jernbanedirektoratet		
	01 Diverse inntekter	4 400 000	4 400 000
4354	Statens jernbanetilsyn		
	01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	16 100 000	16 100 000
4360	Kystverket		
	02 Andre inntekter	13 400 000	13 400 000
5577	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet		
	74 Sektoravgifter Kystverket	980 000 000	980 000 000
	Sum Samferdselsdepartementet		5 457 035 000
	Renter og utbytte mv.		
5619	Renter av lån til Avinor AS		
	80 Renter	14 500 000	14 500 000
	Sum Renter og utbytte mv.		14 500 000
	Sum departementets inntekter		5 471 535 000

Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1313 post 01	kap. 4313 post 02
kap. 1320 postene 01, 22, 28 og 30	kap. 4320 post 01
kap. 1320 post 28	kap. 4320 post 02
kap. 1320 post 22	kap. 4320 post 03
kap. 1320 post 72	kap. 4320 post 04
kap. 1352 post 01	kap. 4352 post 01
kap. 1354 post 01	kap. 4354 post 01
kap. 1360 postene 01 og 45	kap. 4360 post 02 og kap. 5577 post 74

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 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.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner per aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensing uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

IV

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1320		Statens vegvesen	
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	20 mill. kroner
	65	Tilskudd til fylkesveier	13 mill. kroner
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	20 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	950 mill. kroner
1360		Kystverket	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø	90 mill. kroner
	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	50 mill. kroner

V

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan:

1.

starte opp disse investeringsprosjektene:	innenfor en kostnadsramme på:
E8 Sørbotn–Laukslett	2 390 mill. kroner
Dovrebanen, Sørli–Åkersvika	7 609 mill. kroner
Kjøp av nye langdistansetog	8 054 mill. kroner
Ny lufthavn i Bodø	6 293 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for det enkelte prosjekt. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammene i senere år.

2.

gjennomføre dette tidligere godkjente investeringsprosjektet:	innenfor endret kostnadsramme på:
E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene	877 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

3. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
				2023	2024	2025	2026
1352		Jernbane- direktoratet					
	73	Investeringer	62 950 mill. kroner	17 170 mill. kroner	16 210 mill. kroner	15 260 mill. kroner	14 310 mill. kroner

4. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

a.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	30	Riksveiinvesteringer	10 000 mill. kroner	4 500 mill. kroner

b.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1360		Kystverket	
	30	Investeringer	510 mill. kroner

5. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for planlegging mv. av prosjekter med kostnadsanslag over 1 000 mill. kroner, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30	Planlegging, forberedende arbeider og grunnerverv, riksvei	750 mill. kroner

VI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

a.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	22	Drift og vedlikehold	14 050 mill. kroner	4 250 mill. kroner

b.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
				2023	2024	2025	2026
1352		Jernbane- direktoratet					
	71	Drift og vedlikehold	25 040 mill. kroner	6 830 mill. kroner	6 450 mill. kroner	6 070 mill. kroner	5 690 mill. kroner

VII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for kjøp av transporttjenester

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften	20 980 mill. kroner	3 000 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	70	Kjøp av persontransport med tog	32 630 mill. kroner	3 400 mill. kroner

VIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd	23 600 mill. kroner	5 900 mill. kroner

IX

Fullmakt til å inngå kontrakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan inngå en OPS-kontrakt for prosjektet rv. 555 Sotrasambandet og gjennomføre arbeid som er knyttet til prosjektet i regi av Statens vegvesen, innenfor en revidert ramme for investeringer og drift av prosjektet på 23,1 mrd. kroner. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å foreta årlige prisjusteringer av rammene.

X

Fullmakt til bompengeneinnkreving

Stortinget samtykker til at bompengeselskapet får tillatelse til bompengeneinnkreving og å ta opp lån for delvis finansiering av prosjektet rv. 555 Sotrasambandet i tråd med den reviderte finansieringsplanen i denne proposisjonen.

Andre fullmakter

XI

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

inntil 9 485 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XII

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 8 548 mill. kroner
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på

XIII

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan gi:

- a. Statens vegvesen fullmakt knyttet til forpliktelser ved forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen
- b. Kystverket fullmakt til å postere a konto innbetalinger som Kystverket mottar knyttet til oljevernaksjoner mv. mot mellomværendet med statskassen. Når endelig oppgjør er avklart, gjøres mellomværendet opp og inntektsføres på kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse.

Vedlegg 1**Fullmakter**

Oversikta under viser dei fullmakter som departementet har fått og som gjeld for meir enn eitt bud-

sjetår. Fullmaktene som gjeld veg, er i hovudsak delegerte til Statens vegvesen.

Fullmakter som gjeld vegformål

Heimel	Innhald
Prop. 1 S (2016–2017)/ Innst. 13 S (2016–2017)	Samferdselsdepartementet kan endre takstar og rabattar i bompengeprojekt som er behandla av Stortinget. Endringa skal vere i samsvar med prinsippa for tilskotsordninga på kap. 1330, post 75 (no kap. 1320, post 73) og rutineane for handtering av usikkerheit i bompengeproposisjonar som blei fastlagde gjennom handlinga av Prop. 1 S (2016–2017).
St.prp. nr. 57 (1990–91)/ Innst. S. nr. 151 (1990–91) Jf. vedtak II, nr. 2	Innbetalt dagmulkt/konvensjonalbot og erstatning på grunn av misleghalde entreprise i samband med riksveganlegg blir godskrive det einskilde anlegg ved at innbetalinga blir postert i statsrekneskapen på kap. 1325 Statens veganlegg, post 30 Riksveganlegg (no kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringar)
St.prp. nr. 1 (1990–91) Omtale i proposisjonen	Utleige av eigedom kjøpt som ledd i anleggsdrift fram til anlegget startar. Leigeinntektene blir godskrive den kostnadsstaden som utgiftene ved forvaltning og vedlikehald av eigedomen blir belasta. Det er eit vilkår at ordninga ikkje fører til eigedomskjøp ut over det som er nødvendig for kostnadseffektiv anleggsdrift.
St.prp. nr. 1 (1988–89) Omtale i proposisjonen	I samband med anleggsdrift kan Statens vegvesen godskrive inntekter frå sal av eigedomar på det aktuelle anlegget uavhengig av når den opphavlege utbetalinga ved kjøp av eigedomen blei gjennomført. Det er eit vilkår at salet finn stad før endeleg rekneskap for anlegget er gjort opp.
St.prp. nr. 1 (1981–82) Omtale i proposisjonen	Samtykke i makeskifte med nettopostering i dei tilfelle departementet har fullmakt til sal av fast eigedom. Fullmakta er delegert til Statens vegvesen med same beløpsgrense som for sal av fast eigedom (50 mill. kr).

Bestilling av publikasjoner

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon

www.publikasjoner.dep.no

Telefon: 22 24 00 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på

www.regjeringen.no

Trykk: 07 Media AS – 10/2021

