



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 131 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 11. mai 2017,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram nokre saker som gjeld administrasjon m.m., vegformål, jernbaneformål og post og telekommunikasjonar. Det blir òg gjort greie for oppfølginga av fem oppmodingsvedtak som Stortinget har bedt regjeringa komme tilbake til m.a. i samband med revidert nasjonalbudsjett 2017.

2 Administrasjon m.m.

2.1 Tilskot til samferdselsberedskap

Samferdselsdepartementet løyver midlar til tilskot til samferdselsberedskap over kap. 1300, post 72 Tilskot til samferdselsberedskap. Midlane finansierer utgifter til arbeid og oppgåver som er viktige for samferdselsberedskapen, men som ikkje blir finansiert direkte over statsbudsjettet til Avinor AS, Posten Norge AS og Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit.

Varslingsteneste for vulkansk oske blir vurdert som ein viktig del av beredskapen i samferdselssektoren. Tenesta kom til etter eit forskingsprosjekt om måling av vulkansk oske i norsk luftrom etter vulkanutbrotet på Eyja-

fjallajökull i 2010. Prosjektet var finansiert av Samferdselsdepartementet og av Avinor AS.

Samferdselsdepartementet orienterer med dette om at Avinor AS kan få dekkja kostnader til kjøp av varslingsstenester for vulkansk oske innafor gjeldande løyving over kap. 1300, post 72, fram til kostnadene kan takast inn i undervegsavgifta i samband med ny ytingsplan for flysikringstenestene.

3 Vegformål

3.1 Endra kostnads- og styringsramme for E18 Melleby – Momarken i Østfold

E18 Melleby – Momarken blei opna for trafikk i november 2014.

Styringsramma for prosjektet er fastsett til 1 186 mill. 2017-kr og kostnadsramma til 1 284 mill. 2017-kr. Prosjektet blei sist omtalt i Prop. 1 S (2015–2016). Det blei då varsla om ein auke i kostnadene ut over fastsett kostnadsramme for prosjektet. Auken gjeld inngått forlik med entreprenøren for to delstrekningar og midlar til å utbetre løpet for Trarabekken under E18. Vidare er det naudsynt med midlar til oreigning knytt til eit skytefelt i området.

Prognosen for sluttkostnad er auka til 1 405 mill. 2017-kr, og kostnadsramma er auka til 1 420 mill. 2017-kr. Samferdselsdepartementet foreslår å endre kostnadsramma til 1 420 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

3.2 Endra kostnads- og styringsramme for rv 13 Joberget

Prosjektet blei sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 118. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 81 S (2013–2014).

Styringsramma for prosjektet er fastsett til 380 mill. kr og kostnadsramma til 418 mill. kr, rekna om til 2017-prisnivå. Som omtalt i Prop. 1 S (2014–2015), side 106, blei det avdekka kostnadsauke på prosjektet før anleggsstart i september 2015. Auken kjem i hovudsak av krav til armering/isolasjon i lausmassetunnelen og større krav til stabilisering av veglinja mot Granvinsvatnet. Vidare er det i Prop. 1 S (2016–2017) varsla kostnadsauke ut over fastsett kostnadsramme som følgje av ei større utgliding av massar i Granvinsvatnet i april 2016. Samferdselsdepartementet opplyste at det ville komme tilbake med endeleg prognose for sluttkostnad og revidert kostnadsramme for prosjektet og orientere om val av løysing forbi skredområdet.

Etter masseutglidinga har Statens vegvesen gjennomført omfattande grunnboringar i utglidingsområdet. Undersøkingane viser at det ligg store mengder med blaut leire i området. Statens vegvesen har vurdert det som krevjande å trengje bort dei blaute massane ved å fylle på stein som grunnlag for å byggje ny veg på tradisjonell måte. To alternative løysingar er derfor vurderte; kalk-/sementpælar og cellespunt (støttekonstruksjon). På bakgrunn av erfaringar frå m.a. fundamentering av kaianlegg er ei løysing med cellespunt valt. Det blir sett opp sju cellespantar, kvar med ein diameter på 19 meter. Spuntane blir fylte med stein, og ny veg blir etablert på dei fylte cellene. Utglidingsområdet på innsida av cellene blir også fylt med stein, og dette området skal reetablerast som dyrka mark. Grunnundersøkingane har avdekka at det også er ustabil grunn utanfor utglidingsområdet. For å sikre eksisterande veg er det behov for omfattande spunting.

Prognosen for sluttkostnad er no 571 mill. 2017-kr. Dette er ein auke på 191 mill. kr i høve til fastsett styringsramme og 153 mill. kr i høve til fastsett kostnadsramme. Arbeida med cellespunting er enno ikkje gjennomførte. Metoden har ikkje vore brukt på veganlegg tidlegare. Følgjeleg er det framleis knytt uvisse til dei endelege kostnadene for prosjektet. Samferdselsdeparte-

mentet foreslår ei revidert kostnadsramme for prosjektet på 600 mill. 2017-kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

I Prop. 1 S (2016–2017) er det lagt til grunn trafikkopning i 2018. Prosjektet er no venta opna for trafikk i oktober 2017, men opningsdatoen er noko uviss.

3.3 Kjørholt- og Bambletunnelane på E18 gjennom Grenland

Inspeksjonar og undersøkingar av Kjørholt- og Bambletunnelane på E18 i Porsgrunn og Bamble kommunar viste at dei to tunnelane måtte stengjast for å gjennomføre oppgraderingar for å betre tryggleiken i tunnelane, m.a. knytte til geologiske og geotekniske tilhøve. Tunnelane blei stengde for trafikk 21. april 2017. Samstundes med dei påkravde oppgåvene med sikring av berget vil tunnelane også bli oppgraderte for å tilfredsstillе krava i tunneltryggingsforskrifta.

Oppgraderinga fører til stenging av noverande E18 mellom Heistad og Rugtvedt. Trafikken må leiast på rv 354 via Brevik og gamle Breviksbrua i heile perioden E18 er stengd. Dette vil gi omfattande trafikkulempar og belastningar for lokalsamfunnet. For å unngå ein ny periode med stengingar av Kjørholt- og Bambletunnelane i samband med etablering av nye parallelle løp som del av ei framtidig utbygging til fire felts motorveg på strekninga Langangen – Rugtvedt, vil utsprenging og fullsikring av dei nye løpa utførast parallelt med utbetningsarbeida.

Det er inngått avtale mellom staten og Nye Veier AS om utbygginga som omfattar rehabilitering og sikring av dei eksisterande løpa i Kjørholt- og Bambletunnelane. Avtalen omfattar også sprenging og permanent sikring av nye og parallelle tunnellop som del av ei framtidig utbygging til fire felts motorveg på E18 mellom Langangen og Rugtvedt. Avtalt vederlag for utbygginga er sett til 1 435 mill. kr. Utbygginga vil bli finansiert gjennom dei årlege løyvingane til Nye Veier AS på kap. 1321, post 70 Tilskot til Nye Veier AS.

Samferdselsdepartementet orienterer normalt Stortinget om avtaler mellom staten og Nye Veier AS om vegutbygging i proposisjonar om bompengefinansiering av dei aktuelle utbyggingane. Bompengefinansiering av den samla utbygginga vil departementet leggje fram for Stortinget når ei avtale for heile utbygginga er klar.

Utbetring av tunnelane og etablering av nye løp er rekna til å stå for i storleiksorden 20 pst. av kostnadene for den samla utbygginga av E18 Langangen – Rugtvedt.

3.4 Ny systemløyising for bompeng- innkrevjing

Statens vegvesen arbeider med planlegging av innkjøp av nye systemløyisingar for innkrevjing av bompengar etter at prosjektet Grindgut blei terminert. Systema er naudsynte for å krevje inn bompengar, og skal erstatte noverande sentralsystem, CS Norge. Dei fem regionale bompengeselskapa deltar i arbeidet. Kostnader til innkrevjinga av bompengar, m.a. kostnader knytte til systemløyisingar, blir finansierte med bompengar, jf. òg Prop. 1 S (2012–2013) side 72 om bompengeselskapa sitt finansieringsansvar. Reine forvaltningsoppgåver som til dømes oppfølging av bompengeselskapa, blir finansierte over statsbudsjettet.

4 Jernbaneformål

4.1 Endra kostnads- og styringsramme for Arna – Fløen (Ulriken tunnel)

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), side 179–180. Der går det fram at det er sett i gang ei ny kvalitetssikring av delprosjekta Arna – Fløen (Ulriken tunnel) som òg vart kvalitetssikra i 2012, og Bergen – Fløen som vart mellombels stansa i 2010 på grunn av liten kapasitet i Jernbaneverket innan signalfaget. Den nye kvalitetssikringa vart sett i gang på bakgrunn av vesentleg kostnadsauke i begge delprosjekta. Delprosjektet Bergen – Fløen er no eit heilt anna og langt meir omfattande prosjekt enn det som vart stansa i 2010. Prosjektet inkluderer no eit heilt nytt signal- og tryggingсанlegg for heile Bergen stasjon, og langt større utskifting av infrastruktur og ombygging av sporplanen på stasjonen enn opphaveleg planlagt i 2010. Den eksterne kvalitetssikringa av prosjektet vart avslutta hausten 2016.

Kvalitetssikrar tilrår at delprosjekta i praksis vert slått saman og sett på som eitt prosjekt (Arna – Bergen). Vidare tilrår kvalitetssikrar ei samla kostnadsramme for Arna – Bergen på 6 981 mill. 2016-kr og ei styringsramme på 6 134 mill. 2016-kr. Rekna om til 2017-kr er kostnadsramma på 7 122 mill. kr og styringsramma på 6 254 mill. kr. I kvalitetssikringsrapporten vert det òg gitt tilrådingar om prosjektorganisering og framdrift. Ei av dei viktigaste er at det må vurderast nærmare om prosjektet bør gjennomførast med ein lengre periode utan trafikk på Bergen stasjon. Kvalitetssikrar tilrår vidare at det må vurderast nærmare om ombygginga på Bergen stasjon (Bergen – Fløen) kan forenklast, og om bygging av signal- og tryg-

gingsanlegg (ERTMS) på Bergen stasjon kan framskundast i staden for å byggje eit mellombels tryggingсанlegg. Vidare tilrår kvalitetssikrar at prosjektet Arna – Bergen blir mest mogeleg skjerma frå nye endringar i omfanget.

Kvalitetssikringa omfattar også ein revisjon av prosjektet Arna – Fløen (Ulriken tunnel), med eiga tilråding av kostnads- og styringsrammer. Den reviderte kostnadsramma for delprosjektet er 4 431 mill. 2016-kr, og den reviderte styringsramma er 3 991 mill. kr. Rekna om til 2017-prisar er kostnadsramma på 4 508 mill. kr og styringsramma på 4 057 mill. kr. Dette er ein auke frå gjeldande kostnadsramme på om lag 1,1 mrd. kr eller 33,1 pst. og ein auke av styringsramma på om lag 830 mill. kr eller 26,1 pst. Prosjektrevisjonen gir fleire lærdomar, m.a. at prosjektomfanget ikkje var godt nok definert i tidlegare prosjektfasar, at prosjektet ikkje har vore godt nok spesifisert, at tidlegare kostnadsestimat ikkje har vore gode nok, at det ikkje har vore nok merksemd på uvissa i prosjektet og at uvissa har vore feil handtert slik at ho vart undervurdert. Vidare kan revisjonen tyde på at prosjektorganisasjonen ikkje var godt nok besett på det tidspunktet den førre eksterne kvalitetssikringa vart gjennomført. Alt i alt tyder dette på at Ulriken tunnel vart sett i gang på eit misvisande grunnlag, noko som er uheldig. Samferdselsdepartementet legg til grunn at Jernbanedirektoratet tar med seg lærdomane i planlegginga av nye jernbaneprosjekt.

Dei forenklingane og den eventuelle reduksjonen av kapasiteten på Bergen stasjon, som kvalitetssikrar tilrår vert vurdert nærmare, må sjåast i samheng med det framtidige samla behovet for kapasitet for tog både på Bergen stasjon og Nygårdstangen godsterminal. I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det lagt opp til at Nygårdstangen godsterminal i dei nærmaste åra skal moderniserast. Moderniseringa av Nygårdstangen må òg sjåast i samheng med at det er foreslått at Bybanen i Bergen skal ta i bruk det såkalla Kronstadsporet mellom Fløen og Minde. Dette blir i dag nytta til godstrafikk. Vidare er det i Nasjonal transportplan 2018–2029 lagt opp til auka persontogtransport til og frå Bergen stasjon i samband med ruteplan 2027. Jernbanedirektoratet meiner at det er viktig at Bergen – Fløen gir nok kapasitet til at den framtidige trafikkavviklinga kan ha god driftsstabilitet. Dei moglege forenklingane er ikkje langsiktige løyisingar, men ei utsetting av bygging av auka kapasitet, nytt signal- og tryggingсанlegg og fornying av infrastrukturen. Jernbanedirektoratet rår frå dei moglege forenklingane og reduksjonane.

På denne bakgrunn er det ikkje tilrådeleg å planleggje for lågare kapasitet på Bergen – Fløen enn det som no ligg i planane for prosjektet.

Jernbanedirektoratet, med støtte frå kvalitets-sikrar og Bane NOR SF, meiner at ei eventuell framskunding av ERTMS-prosjektet for å kunne byggje Bergen – Fløen – Arna med ERTMS, i staden for eit mellombels tryggingсанlegg er særleg risikabelt i høve til prosjektframdrifta og -kostnadene. Samferdselsdepartementet legg vekt på at det har vore stor kostnadsvekst på Bergen – Fløen, og at det er uheldig med ytterlegare uvisse for auka kostnader.

Det er vanskeleg å lage gode opplegg for alternativ transport mellom Arna og Bergen viss Bergen – Fløen blir gjennomført med ein lengre periode der Bergen stasjon er stengd. Dette gjeld både for person- og godstransporten. Prosjektet er planlagt gjennomført med fleire kortare stengingar, med m.a. to stengingar på om lag ein månad i 2021 og 2022. Jernbanedirektoratet meiner det er lita nytte for prosjektet å stengje berre for persontrafikken medan godstrafikken kan køyre. Å stengje for all trafikk vil gi mest nytte for prosjektet, men vil gi store negative verknader for transporten. Godstransporten har ikkje alternativ omlasting mellom Voss og Bergen. Ei lengre stenging av all togtrafikk gjennom Ulriken kan føre til at transportørane og vareeigarane må investere i så mykje alternativ godstransport med bil at det kan bli vanskeleg å få transporten tilbake på jernbane når Arna – Bergen opnar igjen, og godstogselskapa blir skadelidande. For persontrafikken er det ein sær lang omveg med buss, og eit opplegg for alternativ transport med buss for tog kan bli lite tilfredstillande og dyrt.

Samla sett framstår verknadene av mogelege forenklingar og reduksjonar av Bergen – Fløen som lite tenelege, usikre og potensielt kostnadsdrivande.

Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune er i dialog om å samordne prosjekta Arna – Bergen, Bybanen og moderniseringa av godsterminalen på Nygårdstangen. Samla er det svært mange prosjekt på eit lite geografisk område som skal gjennomførast i same periode. Det er derfor viktig å sikre rett rekkefølge i gjennomføringa av byggjeprojekta, slik at ein får til ei god teknisk løysing og klarlagt korleis gjennomføringa av prosjekta påverkar kvarandre.

Rekkefølge og samordninga av Bybanen, Nygårdstangen, Kronstadsporet og Mindemyren med Bergen – Fløen må avklarast nærmare. Samferdselsdepartementet foreslår på bakgrunn av dette at det mellombels blir sett ei ny kostnads-

ramme for vidareføring av Arna – Fløen (Ulriken tunnel) på 4 508 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget etter at nærmare avklaring føreligg for delprosjektet Bergen – Fløen.

4.2 Orientering om verksemda til NSB AS

Etter at forvaltningsbedrifta NSB vart delt i trafikkselskapet NSB BA (begrensa ansvar) og infrastrukturforvaltar Jernbaneverket i 1996, har det vore praksis å leggje fram ei stortingsmelding om verksemda til selskapet, jf. St.prp. nr. 2 (1996–97) og Innst. S. nr. 31 (1996–97). Dette har gjort det mogleg for Stortinget å drøfte overordna politikk og rammer for verksemda. Siste stortingsmelding om NSB AS blei lagt fram våren 2013, jf. Meld. St. 31 (2012–2013) *Verksemda til NSB* og Innst. 433 S (2012–2013).

Med bakgrunn i jernbanereforma, jf. Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor* og Innst. 386 S (2014–2015), er NSB no inne i ei stor omstilling, der den strategiske retninga for selskapet vil gjerast tydeleg i løpet av 2017. Som ein del av omstillinga har NSB behov for å avklare pensjonsspørsmålet for selskapet. Departementet viser til omtale av pensjonsspørsmålet i NSB AS og Mantena AS i Prop. 129 S (2016–2017) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2017*. Med bakgrunn i desse endringane legg regjeringa her fram ei noko kortare orientering om NSB.

Staten sin eigarskap i NSB

Målet med staten sin eigarskap i NSB er å bidra til effektiv, tilgjengeleg, sikker og miljøvennleg transport av personar og gods på jernbanen i Noreg. Selskapet skal drivast på forretningsmessig grunnlag og med sikte på å levere konkurransedyktig avkastning. NSB er eit selskap der staten har forretningsmessige mål og andre spesifikt definerte mål (kategori 3 selskap).

Rammene for utøvinga av staten sin eigarskap i NSB følgjer av Meld. St. 27 (2013–2014) *Et mangfoldig og verdiskapende eierskap*. Styret i NSB har ei vedtektsfesta plikt til å leggje fram ein strategiplan for samferdselsministeren kvart år. Styret har også plikt til å leggje fram alle saker som kan vere av vesentleg samfunnsmessig eller prinsipiell betydning. Vidare har NSB ei vedtektsfesta plikt til å følgje prinsippa i lov om målbruk i mållova § 8 ved kunderetta informasjon om persontogtenesene som staten kjøper og elles følgje prinsippa i mållova, men slik at det ikkje er til nemneverdig ulempe.

Marknad og rammer

Jernbanereforma er ei omfattande reform, som medfører store endringar for NSB. Pr. april 2017 blir selskapa ROM Eiendom AS, Norske tog AS, Entur AS og Mantena AS skilt ut frå NSB. ROM Eiendom AS blir eigd av Bane NOR SF, medan Samferdselsdepartementet vil forvalte eigarskapen i dei andre selskapa. I 2016 oppretta derfor Samferdselsdepartementet tre interimsselskap for Norske tog, Entur og Mantena. Utskillinga av verksemd frå NSB blir gjort for å leggje til rette for like konkurransevilkår og låge etableringshindringar for nye togoperatørar i dei kommande konkurransane om persontogtransport, leggje til rette for auka konkurranse om togvedlikehald og samle all jernbaneeigedom på ein stad.

NSB vil framover bestå av verksemdområda persontog (NSB AS, NSB Gjøvikbanen AS og Svenska Tågkompaniet AB), gods (CargoNet AS), buss (Nettbuss AS), reiseliv og fellestenester for konsernet. Med innføring av konkurranse om staten sitt kjøp av persontransport med tog blir selskapet si persontogverksemd i Noreg gradvis konkurranseutsett. Dei andre delane av selskapet er allereie konkurranseutsett. Innafor persontog har NSB rolla som naudoperatør viss eit togselskap som har vunne ei trafikkpakke går konkurs eller viss ingen leverer tilbod på ei gitt pakke. Dette vert regulert gjennom avtale med Jernbanedirektoratet.

Kollektivtrafikken (sjøtransport, jernbane, forstadsbaner og sporvegar, buss og fly) har samla hatt ein gjennomsnittleg årleg vekst målt i tal passasjerar på 3,2 pst. i perioden 2010–2015¹. Delen passasjerar med jernbane har auka noko i perioden frå 10,4 pst. i 2010 til 11,2 pst. i 2015 (ein gjennomsnittleg vekst på 4,7 pst. i året målt i tal passasjerar), medan delen passasjerar med buss har gått ned i perioden frå 56,4 pst. i 2010 til 54,6 pst. i 2015 (ein gjennomsnittleg årleg vekst på 2,5 pst. målt i tal passasjerar). Transportarbeidet (passasjerkilometer) har for kollektivtrafikken i gjennomsnitt vokse med 1,1 pst. i året i perioden 2010 til 2015. Den årlege veksten i passasjerkilometer var for buss på 1 pst. og på 2,8 pst. for jernbane i perioden.

I 2015 hadde NSB 90,3 pst. av persontrafikken på jernbane i Noreg målt i tal passasjerar, medan Flytoget hadde 8,9 pst. Nettbuss frakta 21,2 pst. av busspassasjerane i Noreg i 2015. Basert på totalt anbudsutsette rutekilometer hadde Nettbuss 31 pst. av marknaden i Noreg og 7 pst. av marknaden i Sverige.

Vegtransport står for den største delen av godstransporten i Noreg med 71 pst. av frakta gods i 2015 målt i tonn. Gods på jernbane utgjorde 2,6 pst. av godstransporten i Noreg målt i tonn i 2015. Gjennomsnittleg vekst i tonn frakta gods pr. år i Norge i perioden 2010 til 2015 var 1,8 pst. Gjennomsnittleg årleg vekst for godsfrakt på jernbane målt i tonn var 6,6 pst. i same periode. CargoNet hadde 79,2 pst. av godstogfrakta (målt i tonn) i 2015.

Utvikling sidan Meld. St. 31 (2012–2013)

Verksemda til NSB AS

NSB-konsernet har til og med 2016 bestått av verksemdområda persontog, gods på bane, buss, togvedlikehald og eigedom. Konsernet har samla sett hatt ei god resultatutvikling sidan førre eigarmelding om NSB blei lagt fram i 2013 med eit gjennomsnittleg årleg resultat før skatt på 1,6 mrd. kr i perioden 2012–2016. NSB-konsernet har vidare hatt ein gjennomsnittleg avkastning på bokført eigenkapital på 16,7 pst. i perioden 2012–2016, jf. tabell 4.1. Dette er over målet for avkastning sett i Meld. St. 31 (2012–2013) *Verksemda til NSB AS*, der avkastning til verdivurdert eigenkapital vart sett til 6,7 pst., som tilsvarear om lag 13,5 pst. på bokført eigenkapital. Eigenkapitaldelen for konsernet har hatt eit gjennomsnitt på 32,1 pst. i perioden 2012–2016, som er i tråd med målet i Meld. St. 31 (2012–2013) om ein eigenkapitalandel på 30–35 pst.

Resultat- og balanseutviklinga for dei ulike verksemdområda i perioden 2012–2016 er presentert i tabell 4.2. Persontog har hatt auka driftsresultat, hovudsakleg som følgje av fleire reisande. Eigedom har også hatt auka driftsresultat, i stor grad som følgje av utvikling og sal av eigedommar inkludert eingongseffektar frå fleire store sal. Driftsresultatet i bussverksemda er forbetra. For godsverksemda er driftsresultatet betydeleg forbetra i perioden, men er framleis låg. Når det gjeld driftsresultata til togvedlikehald, er desse påverka av at store delar av selskapet si verksemd er leveranse i egenregi til NSB.

EBIT-margin er inntekter før renter og skatt over driftsinntekter, og seier noko om kor lønnsamt selskapet er. I ein analyse² av EBIT-margin for dei ulike verksemdområda i NSB for 2015–2018 opp mot samanliknbare børsnoterte selskap har NSB si persontogverksemd ein EBIT-margin på 7 pst., som er 1 prosentpoeng høgare enn medianverdien. Nettbuss har ein EBIT-margin på

¹ Tal sett saman av BDO med kilder SSB, Grunnprognose TØI og BDO Analyse.

² Analyse utført av BDO.

Tabell 4.1 Resultat- og balanseutvikling 2012–2016. Nøkkeltal NSB-konsernet.

		2012	2013	2014	2015	2016
<i>Resultat</i>						
Brutto driftsinntekter	mill. kr	13 199	14 145	15 336	15 372	15 559
Årleg vekst i driftsinntekter	pst.	7,1	7,2	8,4	0,2	1,2
Offentleg kjøp persontog	mill. kr	2 523	2 869	3 046	3 038	3 159
Offentleg kjøp/driftsinntekter	pst.	19,1	20,3	19,9	19,8	20,3
Driftsresultat (EBIT)	mill. kr	1 166	1 821	2 001	2 814	1 740
Ordinært resultat før skatt	mill. kr	871	1 645	1 597	2 664	1 503
<i>Lønnsemd og rentabilitet</i>						
EBIT-margin ¹	pst.	8,8	12,9	13,0	18,3	11,2
Resultatmargin ²	pst.	6,6	11,6	10,4	17,3	9,7
Avkastning på bokført eigenkapital ³	pst.	11,4	17,3	19,2	23,5	12,1
Avkastning på anvendt kapital ⁴	pst.	8,0	10,0	10,9	15,6	10,4
<i>Kapital og likviditet</i>						
Netto kontantstrøm frå drifta	mill. kr	1 676	1 150	1 338	2 233	2 698
Netto kontantstrøm til investeringar	mill. kr	-2 907	-2 600	-637	-1 429	-1 016
Totalkapital	mill. kr	23 153	26 156	27 851	28 836	28 966
Eigenkapital	mill. kr	7 302	7 941	8 400	9 838	9 934
Eigenkapitalandel ⁵	pst.	31,5	30,4	30,2	34,1	34,3
Gjeldsgrad ⁶		0,9	1,1	1,2	1,0	0,9
Resultat etter skatt og minoriteter	mill. kr	729	1 294	1 505	2 149	1 261
Utbytte betalt året etter	mill. kr	296	515	753	595	0
Utbyttedel	pst.	40,6	39,8	50,0	27,7	0,0

Definisjonar:

¹ EBIT-margin: EBIT/driftsinntekter² Resultatmargin: ordinært resultat før skatt/driftsinntekter³ Avkastning på bokført eigenkapital: resultat etter skatt/gjennomsnittleg eigenkapital⁴ Avkastning på anvendt kapital: (resultat før skatt + finanskostnader)/gjennomsnittleg anvendt kapital. Gjennomsnittleg anvendt kapital definert som eigendelar – ikkje renteberande gjeld⁵ Eigenkapitalandel: eigenkapital/total kapital⁶ Gjeldsgrad: (Renteberande gjeld-likvide middel)/sum eigenkapital. Likvide middel definert som kontantar og bankinnskot og finansielle eigedelar.

4,1 pst. som er 1,1 prosentpoeng lågare enn medianverdien, medan CargoNet har ein EBIT-margin på 2,5 pst., som er 28,5 prosentpoeng lågare enn medianverdien. Det er Samferdselsdepartementet si vurdering at lønnsemda i persontog og buss er på eit tilfredsstillande nivå, medan gods har ein for låg lønnsemd.

Kundetilfredsheit for persontog har utvikla seg positivt i perioden, frå 69 av 100 poeng hausten 2012 til 73 poeng hausten 2016. Våren 2016 var eit toppnivå med 74 poeng. Ein kundetilfredsheit over 70 poeng blir rekna som god, og over 75 poeng som sær sars god. NSB har sett ein auke i talet på passasjerar med tog i Noreg i perioden frå

Tabell 4.2 Resultatutvikling og investeringar 2012–2016. Segment. Tal i mill. kr

	2012	2013	2014	2015	2016
<i>Persontog</i>					
Driftsinntekter	6 152	6 577	7 087	7 534	7 815
Driftsresultat (EBIT)	378	842	659	1 208	636
Investeringar	1 886	1 573	1 273	1 219	1 055
<i>Buss</i>					
Driftsinntekter	5 598	6 046	5 907	5 583	5 850
Driftsresultat (EBIT)	-5	95	120	172	306
Investeringar	865	886	430	370	950
<i>Gods</i>					
Driftsinntekter	1 094	1 070	1 032	1 096	980
Driftsresultat (EBIT)	-70	-44	-90	89	-2
Investeringar	10	23	3	8	13
<i>Togvedlikehald</i>					
Driftsinntekter (EBIT)	1 498	1 584	1 367	1 367	1 468
Driftsresultat	43	112	47	51	-156
Investeringar	50	19	18	22	27
<i>Eigedom</i>					
Driftsinntekter	1 369	743	1 461	1 187	858
Driftsresultat (EBIT)	835	936	1 246	1 307	1 011
Investeringar	475	490	636	613	482

56,4 millionar i 2012 til 67,5 millionar i 2016. For CargoNet har volum frakta gods gått ned frå 436 000 TEU i 2012 til 368 000 TEU i 2016. TEU er den mest brukte eininga på containerstorleik i transportsamheng, basert på volumet til ein 20 fots container.

NSB sin strategi

I samsvar med § 10 i vedtektene legg NSB kvart år fram ein strategiplan for samferdselsministeren. I strategiplanen for 2017–2021 går det fram at NSB-konsernet sine ambisjonar for 2025 er å vere ein nordisk marknadsleiar innafor persontransport og å vere ein lønnsam godsaktør med internasjonalt tilbod. NSB ønskjer å:

- Ta marknadsleiarskap på buss og tog i Noreg og Sverige og bygge ein plattform for vidare vekst
- Utvikle ein leiande posisjon innan opplevingsbasert reiseliv i Noreg gjennom å etablere ein digital plattform og tilby attraktive reiselivsprodukt og destinasjonar
- Sikre lønnsam vekst for CargoNet i Noreg og utvikle internasjonale transportløyningar til og frå Noreg.

Regjeringas vurdering

Regjeringa legg vekt på at NSB skal drive forretningsmessig og med sikte på å levere konkurransedyktig avkastning. Det er viktig at omstillinga av NSB persontog gir ein aktør med god

lønnsemd. Bussverksemda og godsverksemda er ikkje omfatta av jernbanereforma. Desse områda må fortsatt ha merksemd på effektiv drift med sikte på å levere god lønnsemd.

Regjeringa støtter opp om NSB som eit breitt transportkonsern med persontog, gods på bane, buss og reiseliv. Når NSB no skal konkurrere om persontogpakker, er det viktig at selskapet får utvikle seg vidare som eit nordisk transportkonsern. Det følgjer av statens mål med eigarskapen at vekst må gi lønnsemd. Avkastningsmål og utbytteforventing vil bli oppdatert og meldt selskapet i tråd med statens eigarskapspolitikk.

5 Post og telekommunikasjonar

5.1 Unntak frå avstandskrav i postregelverket

Med heimel i postloven § 19 kan det etter postforskriften § 12 gjerast unntak frå reglane om plassering av postkassar for inntil 3 500 husstandar og næringsverksemdar på landsbasis når særleg spreidd busetnad eller næringsverksemd gjer utlevering urimeleg kostnadskrevjande. Talet på husstandar vart fastsett fordi Posten i tiåret fram til 2014 rapporterte mellom 2 800 og 3 200 unntakstilfelle. Taket blei sett med tanke på at servicenivået skulle vidareførast, jf. Prop. 109 L (2014–2015) *Lov om posttjenester (postloven)*, side 37–38 og 72.

I 2016 gjorde Posten ei omfattande kartlegging, basert på måleverktøy i ei kartløyning som viser kvar postkassa er plassert i høve til eigdomsgrensa. Den teknologiske utviklinga har gjort det mogleg å måle nøyaktig avstand frå eigdomsgrense til postkasse, og det gir betre oversikt over omfanget av unntak. Tabell 5.1 viser talet på unntakstilfelle i 2015 og 2016.

Totalt utgjer unntaka rundt 0,4 pst. av i alt 2,4 millionar postkassar. 70 pst. av unntaka for 2016 er under 500 meter frå eigdomsgrensa. Auken er eit resultat av betre måleverktøy og ikkje ei reell endring mellom åra. Vidare er auken ikkje eit resultat av eit endra servicenivå, og kassane står der dei sto året før. Posten opplyser at selskapet i 2016 berre godkjente eitt nytt unntakstilfelle, som omfattar tre husstandar. Vidare opplyser Posten at

det har vore nokre saker dei siste åra der postkassar vart flytta til fastlandet då båtruter vart lagde ned, men at det utanom dette har vore svært få nye unntakstilfelle.

Brevmengda er meir enn halvert sidan 2000 og er venta å falle betydeleg også dei kommande åra. Det viser at ei viss tilpassing av servicenivået er heilt naudsynt. Taket på 3 500 unntak var meint å gi Posten eit handlingsrom for vidare tilpassing i distribusjonsnettet. Det viser seg no at det faktiske talet på unntak er høgare enn det som vart lagt til grunn i Prop. 109 L (2014–2015). Departementet legg difor opp til å heve taket i forskrifta til 11 000. Dette vil gi Posten same grad av fleksibilitet som var Stortingets intensjon ved behandlinga av Prop. 109 L (2014–2015), men vil på same tid sikre at servicenivået blir vidareført.

6 Oppmodingsvedtak

Departementet gjer nedafor greie for oppfølginga av oppmodingsvedtak som Stortinget har bedt regjeringa gi tilbakemelding på m.a. i samband med revidert nasjonalbudsjett 2017.

Vedtak nr. 636

Ved behandlinga av Dokument 8:36 S (2015–2016) og Innst. 238 S (2015–2016) vedtok Stortinget 3. mai 2016:

«Stortinget ber regjeringa legge fram en sak for Stortinget om hvordan det så raskt som mulig kan etableres flere fiberkabler til utlandet, blant annet fra Norge til Storbritannia og Tyskland, for å styrke grunnlaget for etablering av grønne datasentre og annen databasert næringsvirksomhet i Norge.»

I Meld. St. 27 (2015–2016) *Digital agenda for Norge – IKT for en enklere hverdag og økt produktivitet*, fremgår det at regjeringen vil at «ekommunikasjonen kartlegger etterspørsel etter og tilgjengelighet til infrastruktur som kan nyttiggjøres av store datasentre». Videre vil regjeringen «vurdere hvordan det kan legges til rette for samfunnsøkonomisk lønnsom etablering av fiberkabler til utlan-

Tabell 5.1 Unntakstilfelle i 2015 og 2016

Tal på unntak	Under 500 m	500–999 m	1–3 km	Over 3 km	Totalt
2015	1 375	650	399	266	2 690
2016	7 190	2 006	753	256	10 205

det for å styrke grunnlaget for store datasentre og annen databasert næringsvirksomhet i Norge».

På denne bakgrunn ga Samferdselsdepartementet Nasjonal kommunikasjonsmyndighet i oppdrag å kartlegge både tilgjengelighet til og etterspørsel etter infrastruktur som store datasentre kan gjøre seg nytte av, inkludert etterspørsel etter mørk fiber ut av Norge og flere føringsveger ut av landet. Videre skulle Nasjonal kommunikasjonsmyndighet vurdere behovet for flere føringsveger ut av landet sett fra et sikkerhets- og sårbarhetsperspektiv, samt hvor disse føringsvegene bør plasseres. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet skulle også analysere markedet og vurdere hvordan staten eventuelt kan bidra til å realisere lønnsomme utbyggingsprosjekter for fiber og nye føringsveger til utlandet.

Nærmere om rapporten fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet leverte sin rapport i desember 2016. Rapporten viser bl.a. at datasentrene har ulike behov for transmisjon over korte eller lange avstander, avhengig av nedslagsfelt for datasenteret og kundebehovet. De fleste datasentrene etterspør transmisjon over lange avstander, ende til ende. Dette er gjerne transmisjon til Oslo eller annet sentralt knutepunkt der internasjonal carrier (ekomtrafikkoperatør) er til stede og kan sørge for videre forbindelse til sentrale punkter i Internett. De fleste etterspør to, og i noen tilfelle tre, uavhengige føringsveger.

Det er ulike syn blant aktørene i markedet om behovet for flere føringsveger ut av landet. De største tilbyderne av transmisjon ser ikke et slikt behov og påpeker at kundene heller ikke etterspør dette. Tilbyderne viser til at det er god kapasitet på eksisterende forbindelser via Sverige. Flere datasenteraktører hevder samtidig at alternative føringsveger ut av landet, som ikke går via Sverige, er nødvendig for å tiltrekke seg internasjonale kunder og skape robuste og raske forbindelser til internasjonale knutepunkter.

Mesteparten av trafikken mot utlandet (både telefoni og Internett/datatrafikk) går i dag gjennom Sverige. Det fins flere fysiske føringsveger mellom Norge og Sverige, men i praksis er mesteparten av trafikken rutet via et fåtall knutepunkter på det sentrale Østlandsområdet over et fåtall føringsveger mot Sverige. Dette er en sårbarhet som Nasjonal kommunikasjonsmyndighet mener bør vurderes nærmere. Trafikk som går i transitt gjennom Sverige, blir hovedsakelig rutet videre til

sentrale knutepunkter i København og videre mot sentrale knutepunkter i andre europeiske land.

Det er satt i gang flere initiativ for å etablere flere fiberkabler til utlandet. Videre har det vært mye oppmerksomhet rundt muligheten for å legge en fiberkabel sammen med Statsnetts planlagte kraftkabler til Tyskland og Storbritannia. Statnett har etter utredninger konkludert med at dette ikke er hensiktsmessig på grunn av høy kostnad, kompleksitet, teknisk risiko og manglende marked.

Interessen for å legge en egen frittliggende fiberkabel til Tyskland og Storbritannia er vurdert. Undersøkelser som Pareto har utført for Statnett, viser at interessen i markedet for en fiberforbindelse fra Norge til Storbritannia er noe større enn fra Norge til Tyskland, men at det for begge ikke er et stort nok marked i dag til å rettferdiggjøre eller finansiere legging av ny fiberkabel.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighets vurdering, basert på de markedundersøkelsene Statnett via Pareto har gjort, samt tilbakemeldingen Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har fått gjennom samtaler med initiativtakere til nye utenlandsforbindelser, er at det i dag kan synes vanskelig å finne nødvendig finansiell støtte fra kommersielle aktører til å forsvare utbygging av nye føringsveger fra Norge til Storbritannia eller fra Norge til Tyskland. Også samtaler Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har hatt med nasjonale transmisjonstilbydere og internasjonale carriere (ekomtrafikkoperatører), viser begrenset interesse for etablering av nye fiberkabler slik markedssituasjonen ser ut nå.

Etter Nasjonal kommunikasjonsmyndighets oppfatning vil behovet for de fleste internasjonale datasenterkundene langt på veg kunne møtes ved å ta i bruk eksisterende føringsveger til henholdsvis Sverige, Danmark og Storbritannia. Likevel mener Nasjonal kommunikasjonsmyndighet at dersom Norge skal kunne tiltrekke seg de aller største datasenteraktørene (som Google, Facebook og Apple) som stiller svært høye krav til kapasitet, kvalitet, egen kontroll på fiberkabel, sikkerhet, diversitet, m.m., vil dagens tilbud på føringsveger ut av landet ikke nødvendigvis være godt nok. Også forventningen om økt framtidig behov for kommunikasjon mellom Norge og utlandet og behov for teknologifornyning, tilsier ifølge Nasjonal kommunikasjonsmyndighet at flere utenlandsforbindelser bør bygges ut på sikt.

I Nasjonal kommunikasjonsmyndighets rapport er bl.a. følgende tre tiltak vurdert som mest aktuelle for å bidra til at det så raskt som mulig kan etableres flere fiberkabler til utlandet, bl.a. fra

Norge til Storbritannia og Tyskland: statlige virksomheter etterspør kapasitet gjennom mindre brukte traseer, staten gir tilskudd til å etablere ny trasé, eller staten inngår i et partnerskap eller stiller som garantist for etablering av en ny trasé.

Samferdselsdepartementet vil arbeide vidare med saken og komme tilbake til Stortinget på egnede måte.

Vedtak nr. 913

Ved behandlinga av Prop. 131 S (2015–2016) og Innst. 396 S (2015–2016) vedtok Stortinget 14. juni 2016:

«Stortinget ber regjeringa gå i dialog med fylkeskommunen som er garantist for lånet, for å vurdere behovet for bom på sidevei på fv. 84 ved Snarud og Rudshøgda.»

Som det går fram av Prop. 1 S (2016–2017) ville Samferdselsdepartementet be Nye Veier AS vurdere behovet for bomstasjon på fv 84 på Snarud og Rudshøgda, i samråd med Hedmark og Akershus fylkeskommuner.

Det er Akershus og Hedmark fylkeskommuner som garanterer for lånene som bompengeselskapet tar opp for strekningen E6 Gardermoen – Moelv. Fylkeskommunene sitter med ansvaret dersom bompengeselskapets gjeld ikke lar seg nedbetale. Begge fylkeskommunene og Nye Veier AS er enige om at de beregnede trafikale og finansielle konsekvensene ved å fjerne de to bommene på fv 84 er så store at risikoen for garantisten blir for stor. Trafikalt vil fjerning av de to bommene på fv 84 føre til at en stor del av trafikken vil nytte et vegnett med lavere trafikksikkerhet og som går tvers gjennom boligbebyggelse og Brumunddal sentrum. Det vil medføre en betydelig dårligere trafikkavvikling enn i dag. Ved å fjerne de to bommene på fv 84 vil også det finansielle grunnlaget bli vesentlig svekket. På bakgrunn av Nye Veier AS sin vurdering, anbefaler Samferdselsdepartementet at bommene på fv 84 ved Bergshøgda og Vien blir satt opp som vedtatt i Stortingets behandling av saken 14. juni 2016.

Vedtak nr. 80

Ved behandlinga av Meld. St. 31 (2015–2016) *Postsektoren i endring* vedtok Stortinget 29. november 2016:

«Stortinget ber regjeringa finne gode alternative løysningar for sending av biologiske preparater, medisiner, aviser og forhåndsstemmer for én

brevstrøm blir iverksatt. Stortinget orienteres om dette arbeidet i revidert budsjett 2017 og statsbudsjettet for 2018.»

Innsparingen ved omlegging til én brevstrøm er beregnet til 210 mill. kr i året, hovudsakelig fordi Posten ikke lenger har behov for eget flyfraktnett, men også fordi mer av postsorteringen vil kunne skje på dagtid. Brevvolumet er mer enn halvert de siste 15 årene, og nedgangen eskalerte i 2016. Etterspørselen etter A-post er fallende. Krav om to dagers normal framsendingstid etter omleggingen er et strengere krav enn det som blir stilt til dagens B-post. Tilpassing av tjenestenivået er nødvendig, og omleggingen til én brevstrøm fra 1. januar 2018 er ett av de nødvendige tiltakene.

Under omtales de ulike elementene i anmodningsvedtaket.

Biologiske preparat

Regjeringa er i gang med en kartlegging av situasjonen for framsending av biologiske preparater, og vil komme tilbake til saken i statsbudsjettet for 2018.

Medisiner

Det er generelt god tilgjengelighet til apoteker i Norge. I 1980 var det 254 apoteker, mens det 1. januar 2015 var 768. Tallet på innbyggere pr. apotek har gått ned fra over 16 000 i 1980 til under 7 000 i 2015. Apotekdekningen blir stadig bedre og samtidig likere både i landsdelar og målt etter sentralitet. Pr. 3. mars 2017 var det 892 apotek-konsesjoner i Norge. Videre var det pr. 13. februar 2017 14 nettapoteker.

Totalvolumet for sendinger av legemidler blir anslått til om lag 1 millioner i året. Postens del av dette er anslått til 250 000 sendinger, mens kommisjonærer (butikk, bensinstasjon, e.l.) står for resten.

Basert på informasjon fra Posten Norge AS ser regjeringa på behovet for å sende medisiner *overnatt* som svært lite. Både behovet for å sende over natt og for å sende generelt anses som godt dekket gjennom eksisterende tjenester. Disse inkluderer Postens Apotekpost som kan videreføres med 2-dagers framsendingstid, og andre typer ekspressstilbud som gir framsending over natt.

Aviser

Posten distribuerer om lag 15 pst. av abonnementsavisene på hverdager. 92 pst. av disse blir

innlevert til regional og lokal distribusjon og vil ikke bli berørt av omleggingen av hovedpostgangen. Bare de åtte prosentene som blir innlevert til riksdistribusjon (distribusjon mellom regioner/landsdeler) vil bli berørt av omleggingen til én poststrøm. Dette utgjør om lag 72 000 aviseksemplarer innlevert til riksdistribusjon hver uke. Det vil igjen si at i underkant av 15 000 av et totalvolum på om lag én million aviseksemplarer daglig blir berørt av omleggingen.

En analyse utført av Posten i november 2016 viser vidare at nær 70 pst. av eksemplarene som blir distribuert mellom regioner/landsdeler blir innlevert etter frist, slik at de allerede i dag har to dagers leveringstid. Dette indikerer at levering over natt ikke har prioritet for denne gruppen av utgivere i dag. I underkant av 23 000 abonnementsaviseksemplarer i uken, eller i gjennomsnitt 4 000–5 000 abonnementsaviseksemplarer daglig, vil altså bli berørt av omleggingen i form av å miste levering over natt.

Det er hovedsakelig aviser til fjernabonnenter og noen landsdekkende publikasjoner som blir berørt, og disse fordeler seg på om lag 160 ulike titler. Av de i underkant av 23 000 abonnementsaviseksemplarene som blir berørt hver uke, er i overkant av 9 000 ukeblader eller ukeaviser som vil ha lite nyhetsstoff og/eller liten umiddelbar nyhetsverdi. Om lag 1 000 er bransjeaviser som kommer ut en gang i uken, mens de siste 13 000 eksemplarene, det vil si om lag 0,25 pst. av ukeopplaget til norske abonnementsaviser, fordeler seg på en rekke lokalaviser og noen få regionaviser.

Mange store region- og riksaviser (Klassekampen, Nationen, Vårt Land, Finansavisen, Dagens Næringsliv, Aftenposten, Drammens Tidende og Agderposten) benytter som hovedregel ikke riksdistribusjon med Posten, men har etablert egne transportløsninger mellom regioner/landsdeler og/eller trykker flere steder i landet.

Aviser som har levert inn til riksdistribusjon og som ønsker å opprettholde dagens levering, kan benytte eksisterende kommersielle tilbud eller etablere nye transportløsninger på tvers av regioner/landsdeler. Regjeringen mener derfor at det ikke bør etableres en svært kostbar statlig ordning som vil innebære et flytransportnett for distribusjon av så få eksemplarer som gjennomgangen over viser at dette gjelder. Det eksisterer alternative løsninger for de totalt 23 000 av om lag fem millioner abonnementsaviseksemplarene som blir berørt hver uke.

Forhåndsstemmer

Omleggingen til én brevstrøm vil ikke være gjennomført før stortingsvalget i 2017. Regjeringen vil komme tilbake med en nærmere vurdering i statsbudsjettet for 2018.

Vedtak nr. 108

Ved behandlingen av Innst. 2 S (2016–2017) vedtok Stortinget 5. desember 2016 oppmodingsvedtak 108 med ei rekke underpunkt. Under gjer Samferdselsdepartementet greie for punkta under departementets ansvarsområde.

Punkt 41

«Stortinget ber regjeringen:

Vurdere å sikre godstransportørene på jernbanen full kompensasjon for kjørevegsavgift, også i rushtid, og om nødvendig komme tilbake med bevilgningsendringer i forbindelse med RNB 2017.»

I 2017 ble det innført to nye kjørevegsavgifter på den norske jernbanen, en ny generell avgift pr. kjørt togkm, og en ny «kapasitetsavgift» pr. kjørt tog. De to nye avgiftene kommer i tillegg til de eksisterende avgiftene for tunge godstog (over 25 tonn aksellast) og for brukerbetaling på Gardermobanen. Det er budsjettet med inntekter på 150 mill. kr fra de nye avgiftene i 2017.

For størstedelen av jernbanenettet har det ikke vært krevd inn kjørevegsavgifter siden 2006. Det er usikkert hvor stor andel av disse avgiftene som faller på godstransportørene, og hvilken innvirkning dette har for jernbaneselskapenes konkurranseevne mot godstransport på veg. Bane NOR SF arbeider med en plan for innføring av en avgift som er fullt ut i samsvar med kravene i jernbaneforskriften, der det bl.a. er satt krav om at avgiftene skal dekke de direkte kostnadene ved å kjøre ett ekstra tog. Det foreligger ennå ikke en oversikt over hvilken endring dette medfører for godsselskapene.

Samferdselsdepartementet viser til at de nye kjørevegsavgiftene er viktige elementer i incentivstrukturen mellom infrastrukturforvalter og jernbaneselskapene, i tråd med intensjonene i jernbanereformen. Avgiftene skal synliggjøre for jernbaneselskapene at slitasjen på infrastrukturen og etterspørselen etter knapp kapasitet i infrastrukturen har en kostnad/pris. De er også avgjørende for å kunne innføre en ytelsesordning der jernbanesel-

skapene kan bli kompensert for at jernbaneinfrastrukturen ikke er så tilgjengelig som forutsatt. En ytelsesordning er særlig etterspurt av godstogsselskapene. Ut fra hensynet til likebehandling er det også viktig at de samme avgiftene gjelder for alle jernbaneselskaper og alle togtyper. Departementet mener at det er viktig å la de nye avgiftene få virke etter hensikten noen år, før det ev. blir vurdert å innføre nye kompensasjonsordninger.

Jernbaneforskriften inneholder regler om statsstøtte til jernbaneforetak. De gir en viss adgang til å kompensere for jernbaneforetaks utgifter til bruk av infrastrukturen. Videre er det krav om at en må kunne godtgjøre at «ubetalte miljø-, ulykkes- og infrastrukturkostnader til konkurrerende transportformer overstiger de tilsvarende kostnadene ved jernbanetransport». I så fall må størrelsen på slike eventuelle ubetalte kostnader være avklart, før det kan gis tilsvarende kompensasjon til jernbaneforetakene.

Samferdselsdepartementet mener på denne bakgrunn at det må høstes mer erfaring med de faktiske virkningene av de nye kjørevegsavgiftene før det er aktuelt å utrede og vurdere nye kompensasjonsordninger.

Punkt 50

«Stortinget ber regjeringen:

Vurderer hvordan det kan settes krav om nullutslippsteknologi ved nye fergeanbud og kjøp av riksvegfergetjenester, og komme tilbake til Stor-

tinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2017.»

På riksvegferjer stilles det krav til null- og lavutslippsteknologi når teknologien tilsier det, jf. omtale av anmodningsvedtak nr. 80 fra sesjonen 2015–2016 i Prop. 1 S (2016–2017) og anmodningsvedtak nr. 52 fra sesjonen 2015–2016 i Prop. 126 S (2015–2016). Med dagens teknologi vil det være teknisk mulig å drifte et stort flertall av riksvegferjesambandene med nullutslippsferjer. Det er enkelte riksvegferjesamband som vanskelig lar seg drifte fullelektrisk på grunn av lange avstander og stort energibehov.

Statens vegvesen har startet arbeidet med en utviklingskontrakt på en hybrid hydrogen/elektrisk ferje med planlagt oppstart i 2021, jf. anmodningsvedtak nr. 873 fra sesjonen 2015–2016. Sambandet Hjelmeland – Nesvik på rv 13 er pekt ut for denne kontrakten. En hybrid hydrogen/elektrisk ferje vil ha større rekkevidde enn en elektrisk ferje og kan i framtida være en mulig nullutslippsløsning for samband som ikke kan driftes full-elektrisk.

En utfordring knyttet til krav om nullutslippsteknologi i alle nye riksvegferjeanbud er kapasiteten på strømmettet. Lokale strømmett er ofte ikke dimensjonert for det høye effektuttaket som hurtiglading krever. Dette kan løses med investering i batteriløsninger på land eller oppgradering av lokale strømmett.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bede om å gjere vedtak om nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar

I

Fullmakter til å pådra staten plikter for investeringsprosjekt

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan:

Gjennomføre desse tidlegare godkjende investeringsprosjekta:	Innafor ei endra kostnadsramme på:
E18 Melleby – Momarken	1 420 mill. kroner
Rv 13 Joberget	600 mill. kroner
Arna – Fløen (Ulriken tunnel)	4 508 mill. kroner

Fullmakta gjeld også plikter som blir inngått i seinare budsjettår, innafor kostnadsramma for pro-

sjektet. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsramma i seinare år.
