



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 126 S

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 11. mai 2016,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram nokre saker som gjeld luftfartsformål, vegformål, særskilde transporttiltak og jernbaneformål. Det blir òg gjort greie for oppfølginga av fire oppmodingsvedtak som Stortinget har bedt regjeringa kome tilbake til i samband med revidert nasjonalbudsjett 2016.

2 Luftfartsformål

2.1 Utskiljing av Svalbard Lufthavn

Avinor AS planlegg med verknad frå 1. juni 2016 å skilje ut Svalbard lufthamn som eit eige dotterselskap. Samspelet mellom svalbardskattelova og norsk skattelovgivning har som konsekvens at Avinor AS sitt underskot på Svalbard lufthamn ikkje kan samordnast med overskot frå Avinor si verksemd på fastlandet. Dette gjer at skatten for Avinor blir høgare enn han ville vore om Svalbard lufthamn hadde vore ei lufthamn på fastlandet.

Ved å skilje ut Svalbard lufthamn som eit eige dotterselskap kan det skattemessige underskotet på Svalbard lufthamn samordnast med overskotet på fastlandet. Samferdselsdepartementet legg til rette for å kunne gjennomføre utskiljinga gjennom ein prosess med fisjon og emisjon. Utskiljinga har

ikkje konsekvensar for Avinor sitt samfunnsoppdrag på Svalbard.

3 Vegformål

3.1 Tromsøpakke 3, trinn 1 – innkrevjing av lokalt finansieringstilskot på omsetning av drivstoff

Bakgrunn

Stortinget gav i 1990 løyve til å krevje inn eit lokalt tilskot på omsetning av drivstoff for å delfinansiere hovudvegutbygginga i Tromsø (Tromsøpakke 1). Seinare har Stortinget fleire gongar slutta seg til å forlengje innkrevjinga, jf. m.a. St.prp. nr. 62 (2003–2004) og St.prp. nr. 33 (2006–2007) om Tromsøpakke 2, og Prop. 113 S (2011–2012) om Tromsøpakke 3, trinn 1. Ved den siste behandlinga samtykte Stortinget i at innkrevjinga skulle vidareførast fram til 31. juli 2016. Tromsø kommune ønskjer no å forlengje ordninga i inntil tre år, fram til ho eventuelt blir avløyst av ein bymiljøavtale som omfattar brukarfinansiering. Midlane skal nyttast til å dekkje meirkostnader for tiltak som inngår i Tromsøpakke 3, trinn 1.

Samferdselsdepartementet meiner det er viktig å fullføre tiltaka som inngår i Tromsøpakke 3, trinn 1, og foreslår derfor å vidareføre ordninga med å krevje inn lokalt finansieringstilskot på

omsetning av drivstoff i inntil tre år fram til 31. juli 2019, jf. forslag til romartalsvedtak. Departementet legg til grunn at dei innkravde drivstoffmidlane berre kan nyttast til å byggje offentleg veg, jf. veglova § 27a og føringar gitt i St.prp. nr. 62 (2003–2004), jf. Innst. S. nr. 222 (2003–2004), og Prop. 113 S (2011–2012).

Nærmare om framlegget

Tromsøpakke 3, trinn 1, omfattar tiltak for kollektivtransport, tiltak for gåande og syklende og trafiktryggleikstiltak på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett i Tromsø, jf. nærmare omtale i Prop. 113 S (2011–2012). Pakka hadde opphavleg ei økonomisk ramme på 232 mill. kr omrekna til 2016-prisnivå, finansiert på denne måten:

– Finansieringstilskot:	101 mill. kr
– Statlege midlar:	44 mill. kr
– Fylkeskommunale midlar:	58 mill. kr
– Kommunale midlar:	29 mill. kr.

Det er lagt til grunn at finansieringstilskotet skal vidareførast på same nivå som i dag, som er 97 øre pr. liter drivstoff i 2016-prisnivå, inkl. meirverdiavgift. Tilskotet kan indeksregulerast i samsvar med konsumprisindeksen. På grunnlag av rekneskapstal frå siste års innkrevjing er dette rekna å gi ei inntekt på 81 mill. kr i treårsperioden frå 1. august 2016 til 31. juli 2019.

Dei ekstra inntektene er planlagt nytta til å dekkje meirkostnader for å oppgradere Stakkevollvegen som er det mest omfattande tiltaket i pakka. Dersom det blir midlar til overs når Stakkevollvegen er ferdig utbygd, vil desse bli nytta til tiltak på offentleg veg, i samsvar med prioriteringane i den handlingsplanen som no blir utarbeidd for å følgje opp valt konsept for framtidig transportsystem i Tromsø.

I samsvar med gjeldande praksis er det lagt til grunn at meirverdiavgifta blir refundert gjennom løyvingar over statsbudsjettet, jf. nærmare omtale i Prop. 113 S (2011–2012). Refusjonen er rekna til 5 mill. kr i året og utgjer følgeleg 15 mill. kr i treårsperioden. Desse midlane vil bli nytta til vidare planlegging av framtidig transportsystem i Tromsø.

Ut over dette viser Samferdselsdepartementet til Prop. 113 S (2011–2012) for nærmare omtale av prinsipp og føringar for finansieringa av Tromsøpakke 3, trinn 1.

Dersom eit nytt opplegg for brukarfinansiering i Tromsø blir vedteke og tek til å gjelde før 31.

juli 2019, vil dette avløyse vidareføringa av dagens finansieringsordning.

Lokalpolitiske vedtak

Tromsø kommune behandla saka i møte i kommunestyret 17. februar 2016 og fatta dette vedtaket:

«Tromsø kommune sender søknad om forlengelse av innkrevingsperioden for lokal drivstoffavgift til 1. juli 2019, med begrunnelse som beskrevet i saksfremlegget.

Det forutsettes at Troms fylkeskommune fatter likelydende vedtak.»

Troms fylkeskommune behandla saka i møte i fylkestinget 15. mars 2016 og fatta dette vedtaket:

«Fylkestinget støtter Tromsø kommune i søknad om forlengelse av innkrevingsperioden for lokal drivstoffavgift til 1. juli 2019. Avgiften kan bli avløst av annen brukerbetaling knyttet til tiltak i belønningsordningen eller en framtidig bymiljøavtale med staten.»

3.2 E18 Varoddbrua i Vest-Agder

Prosjektet er m.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013), side 268, og Prop. 1 S (2015–2016), side 108. Den nye brua skal erstatte hengebrua frå 1956 som vil vere kostbar å vedlikehalde framover.

I Prop. 1 S (2015–2016) er det lagt til grunn at Samferdselsdepartementet skal kome tilbake med styrings- og kostnadsramme for prosjektet så snart arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) er avslutta og før anleggsstart.

Den eksterne kvalitetssikringa av prosjektet er gjennomført. Kvalitetssikrar og Statens vegvesen er samde om styrings- og kostnadsramme. Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei styringsramme for prosjektet på 880 mill. 2015-kr og ei kostnadsramme på 1 000 mill. 2015-kr. Rekna om til 2016-prisnivå blir styringsramma 904 mill. kr og kostnadsramma 1 027 mill. kr, jf. forslag til romartalsfullmakt. Kalkulert samfunnsøkonomisk nettonytte for ny Varoddbru er positiv.

Det er lagt opp til anleggsstart hausten 2016. Prosjektet er venta opna for trafikk i 2019.

3.3 E39 Rogfast – forlengd førehandsinnkrevjing av bompengar

Prosjektet er m.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan (2014–2023)*, side

282–283, og Prop. 117 S (2012–2013) *E39 Rogfast – førehandsinnkrevjing av bompengar*.

Stortinget gav i 2013 bompengeselskapet løyve til å krevje inn førehandsbompengar i ferjesambandet Mortavika – Arsvågen. Midlane skulle nyttast til å finansiere vidare planlegging og prosjektering av E39 Rogfast i inntil tre år før eventuelt vedtak om bygging av prosjektet ligg føre. Førehandsinnkrevjinga starta i september 2013.

Rogaland fylkeskommune og aktuelle kommunar har slutta seg til eit opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Opplegget omfattar m.a. førehands-/parallellinnkrevjing av bompengar i ferjesambandet Mortavika – Arsvågen fram til prosjektet blir opna for trafikk. Arbeidet med ekstern kvalitetssikring KS2 av prosjektet er starta opp, men er ikkje kome langt nok til at saka kan leggjast fram for Stortinget før løyvet til førehandsinnkrevjing går ut i september 2016. Samferdselsdepartementet går derfor inn for at førehandsinnkrevjinga blir forlengd fram til Stortinget har behandla saka.

Som omtalt i Prop. 117 S (2012–2015), utgjer påslaget i bompengar skilnaden mellom takstsone 17 og takstsone 9, dvs. 8 takstsoner, utan rabatt på påslaget i bompengar. For ein personbil opp til 6 meter er påslaget i dag 50 kr. Summen av ferjebillet utan rabatt og bompengar for ein personbil opp til 6 meter inkl. førar er følgjeleg 171 kr. Brutto bompengeinntekter utgjer om lag 95 mill. kr i året.

Samferdselsdepartementet tilrår at bompengeselskapet får løyve til å forlengje dagens innkrevjingsordning til endeleg bompengeopplegg for prosjektet er behandla av Stortinget, men avgrensa til utgangen av 2017.

3.4 Samanslåing av Norsk vegmuseum og Norsk kjøretøyhistorisk museum

Statens vegvesen har hatt forvaltningsansvaret for veg i Noreg sidan 1864 og for kjøretøy frå 1926. Gjennom sektoransvaret sikrar Statens vegvesen eigen del av kulturarven, og Norsk vegmuseum er tildelt nasjonalt ansvar for historia om vegen og etaten.

Det har sidan 1994 vore arbeidd med å slå saman og konsolidere Norsk vegmuseum ved Hunderfossen nord for Lillehammer og Norsk kjøretøyhistorisk museum. Ved behandlinga av Prop. 1 S (2015–2016) meinte fleirtalet i transport- og kommunikasjonskomiteen at det er viktig å ta vare på både kjøretøy og veghistoria og var positive til initiativet for å samle kjøretøy og veghistorie, jf. Innst. 13 S (2015–2016), side 27.

Det er i dag ikkje nokon nasjonal koordinert verksemd som har ansvaret for historia om kjøretøy. Norsk kjøretøyhistorisk museum blei etablert i 1983 og har hatt uoffisiell status som nasjonalt anlegg for historiske kjøretøy. I mangel av ei løysing om konsolidering med Norsk vegmuseum måtte Norsk kjøretøyhistorisk museum leggje ned verksemda hausten 2015. Heile samlinga på meir enn 150 kjøretøy og arkiv er pakka ned og lagra.

Det er semje mellom Statens vegvesen, Norsk kjøretøyhistorisk museum, Oppland fylkeskommune og Lillehammer kommune om å samle kjøretøy og veghistorie. Oppland fylkeskommune og Lillehammer kommune har gjennom vedtak i fylkesutvalet 11. mars 2014 (stadfesta ved brev av 21. mars 2016 frå fylkeskommunen) og i kommunestyret 31. mars 2016 plikta seg til saman å bidra med eit driftstilskot på 0,9 mill. kr i året som skal prisjusterast.

Som det går fram over, er Norsk vegmuseum tildelt nasjonalt ansvar for historia om vegen og etaten. Dette ansvaret bør også inkludere kjøretøy. Etter 90 år med forvaltning av kjøretøy har Statens vegvesen dei beste føresetnader for å ivareta denne kulturarven. Dette vil bidra til større variasjon og kvalitet på tilbodet til publikum og kunne presentere ei meir heilskapleg og komplett veg-, kjøretøy- og etatshistorie. Dette vil føre til ei større målgruppe og fleire besøkande.

Norsk vegmuseum har samarbeidd med fleire ulike organisasjonar og vore arena for kjøretøyrelaterte arrangement gjennom 25 år. Ei mengd mindre og større organisasjonar som KNA, NAF, NMK og Amcar har støtta Norsk vegmuseum som lokalisering for eit nasjonalt senter for bevaring av kjøretøy og kulturarven.

Samferdselsdepartementet legg på denne bakgrunn opp til at Norsk vegmuseum og Norsk kjøretøyhistorisk museum blir slått saman. Departementet vil kome tilbake til Stortinget om korleis og når samlokalisering kan gjennomførast.

3.5 Rv 23 Oslofjordforbindelsen – avslutting av bompengeinnkrevjing

I St.prp. nr. 87 (1995–96) *Delvis bompengefinansiering av rv 23 Oslofjordforbindelsen* er det lagt til grunn at prosjektet skal byggjast ut i to trinn i takt med trafikkutviklinga. Første byggjetrinn av prosjektet blei nedbetalt i august 2013. Ved behandlinga av Innst. 493 S (2012–2013), jf. Prop. 170 S (2012–2013) *Forlenging bompengeinnkrevjing knyttet til prosjektet rv 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud*, slutta Stortinget seg til å forlengje bompengeinnkrevjinga med inntil tre år.

For å avgrense innkrevjinga er det lagt til grunn at endeleg opplegg for å byggje og finansiere nytt tunnellop under Oslofjorden blir lagt fram for Stortinget i løpet av denne treårsperioden. Viss eit slikt opplegg ikkje er behandla av Stortinget innan tre år etter at første byggjetrinn er nedbetalt, skal innkrevjinga avsluttast.

Samferdselsdepartementet bad i 2013 Statens vegvesen vurdere alternativ til nytt tunnellop. Dette er gjort i konseptvalutgreiinga for kryssing av Oslofjorden, som også har vore kvalitetssikra eksternt. Statens vegvesen blei samstundes bedt om å arbeide vidare med opplegg for å byggje og finansiere eit eventuelt nytt tunnellop. Viss det ikkje blir aktuelt å byggje eit nytt tunnellop, vil bompengeneinntektene bli nytta til andre tiltak i området, i samråd med Akershus og Buskerud fylkeskommunar.

Det er førebels ikkje avgjort kva for alternativ som skal leggjast til grunn for kryssing av Oslofjorden. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til val av trasé når tilstrekkelege avklaringar ligg føre.

Samferdselsdepartementet har etter ei samla vurdering av fastsette prinsipp for førehandsinnkrevjing og nytteprinsippet ved bompengeneinntekter kome til at det ikkje er grunnlag for å forlengje innkrevjinga på rv 23 Oslofjordforbindelsen ytterlegare. Bompengeneinntekter blir derfor avvikla når treårsperioden går ut i august 2016. Fram til avklaringar om å byggje ny fjordkryssing ligg føre blir bomstasjonen ståande.

3.6 Organiseringa av Vegtilsynet

Vegtilsynet er i dag ei eiga eining lagt direkte under vegdirektøren. I arbeidet med transportreforma blei organiseringa av Vegtilsynet vurdert. Som det går fram av Prop. 117 S (2014–2015) *Nokre saker om luftfart, veg og jernbane*, vil regjeringa skilje Vegtilsynet frå Statens vegvesen og opprette det som eit eige forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet. Føremålet er å leggje til rette for eit meir uavhengig Vegtilsyn.

Vurderinga av organiseringa er òg omtalt i Prop. 1 S (2015–2016), side 62. Det går der fram at Samferdselsdepartementet legg opp til å etablere Vegtilsynet som eit forvaltningsorgan i løpet av 2016. Dette krev endring av veglova. Arbeidet er i gang, og departementet vil i løpet av 2016 leggje fram for Stortinget lovendringsforslag. Lovarbeidet har teke noko lengre tid enn opphavleg lagt til grunn. Samferdselsdepartementet tek sikte på å etablere Vegtilsynet som eige forvaltningsorgan først tidleg i 2017.

4 Særskilde transporttiltak

4.1 Reiseplanlegging og elektronisk billettering – organisering av oppgåver

I Prop. 119 S (2014–2015) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2015* gjorde Samferdselsdepartementet greie for eit nytt selskap for nasjonal reiseplanleggar og elektronisk billettering. Selskapet, Rutebanken AS, skulle ha som hovudoppgåver å drive ein rutedatabase, og leggje til rette for ein nasjonal og konkurransenøytral reiseplanleggar og for elektronisk billettering i kollektivtrafikken. Staten ved Samferdselsdepartementet skulle eige selskapet saman med fylkeskommunane og NSB AS, og departementet fekk fullmakt til å kjøpe aksjar i selskapet. Basert på arbeidet hittil skulle Rutebanken AS ha oppgåver knytt til å hente inn og gjere tilgjengeleg rutedata, nasjonal reiseplanleggar og elektronisk billettering. I tillegg til arbeidet med å opprette Rutebanken AS har Statens vegvesen arbeidd med eit prosjekt for å etablere ein rutedatabank som m.a. legg til rette for ein multimodal, nøytral nasjonal reiseplanleggar. Arbeidet på området følgjer opp oppmodingsvedtak nr. 518, jf. Innst. 286 S (2013–2014), der Stortinget bad regjeringa «ta initiativ til å opprette en nasjonal ordning med tilbud om elektronisk billett for sømløse kollektivreiser over hele landet».

I Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor. Reform av jernbanesektoren* er det omtalt eit nasjonalt sals- og billetteringssystem som alle togselskapa som vinn trafikkpakker blir pålagt å nytte. Det er eit mål at sals- og billetteringsløysingane for jernbane skal framstå som like sømlause og attraktive for publikum som i dag, også når det blir opna for konkurranse om sporet.

I arbeidet med prosessane knytt til Rutebanken AS og løysingar for sals- og billetteringssystem for togselskapa har det blitt klart at det er føremålstenleg å samle desse oppgåvene. Ei slik løysing vil vere meir kostnadseffektiv og betre utnytte kompetanse enn å spreie oppgåver med reiseplanlegging og billettering på fleire selskap. Oppgåver som var tiltenkt Rutebanken AS vil derfor bli lagt til eit statleg eigd selskap, som får mandat til å ivareta sals- og billetteringsoppgåver for jernbane og oppgåver knytt til å hente inn og gjere tilgjengeleg rutedata, nasjonal reiseplanleggar og elektronisk billettering for all kollektivtransport. Regjeringa meiner at denne løysinga vil vere i samsvar med Stortingets føresetnader.

Det pågåande prosjektet for å utvikle ein rutedatabank som er nødvendig for å kunne etablere

ein nasjonal reiseplanleggar, kan overførast til det nye selskapet. Selskapet kan da etablere ein nasjonal reiseplanleggar basert på rutedatabanken. Opphøveleg la departementet opp til at reiseplanleggaren skulle kunne takast i bruk i 2016. Endringa i organiseringa vil truleg innebere at den nasjonale reiseplanleggaren ikkje kan realiserast før i 2017. Regjeringa meiner det er viktigare å etablere ei rasjonell løysing enn å realisere ein reiseplanleggar allereie i 2016. Ambisjonane på området er uendra.

5 Jernbaneformål

5.1 ERTMS-prosjektet – overordna styring, kostnadsrammer og støtteordning

Mange av dei gamle signal- og sikringsanlegga på det nasjonale jernbanenettet er i ferd med, eller har passert, si tekniske og økonomiske levetid. Dei er baserte på teknologi som er ukurant og krevjande å drifte, vedlikehalde og byggje. ERTMS-prosjektet omfattar ei total utskifting og modernisering av desse gamle anlegga. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2015–2016), side 152, der det m.a. er omtalt at det skal gjennomførast ei ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Den eksterne kvalitetssikringa (KS2) er no gjennomført. I 2016 er det lagt opp til å bruke 544 mill. kr innanfor gjeldande løyving på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehald.

ERTMS-prosjektet er planlagt ut frå dei prioriteringane som ligg i Nasjonal transportplan 2014–2023, Jernbaneverkets signalplan og den nasjonale utrullingsplanen for ERTMS som Samferdselsdepartementet har notifisert til EFTAs overvakingorgan (ESA). Prosjektet inneber at dei strekningane (med ordinær trafikk) som i dag ikkje er fjernstyrte vil bli det, og at dei eksisterande anlegga og systema for fjernstyring av togtrafikken blir skifta ut. M.a. blir lyssignala og mykje av skiltinga og installasjonane langs jernbanelinjene fjerna, og informasjonen blir i staden vist direkte på togføraren sitt instrumentpanel i toget. Trafikkstyringssignala blir sende over GSM-R-nettet frå eigne radiosentralar til toga. Samla sett er ERTMS-prosjektet det største moderniseringsprosjektet for norsk jernbane i nyare tid.

Kvalitetssikrar har gitt ei rekke detaljerte tilrådingar om korleis Jernbaneverket bør følgje opp prosjektet med omsyn til å redusere risikoen. Tilrådingane gjeld m.a. samordning av infrastruktur og togmateriell, opplegg for å velje type signalanlegg for prosjekt som no blir bygde, innretninga av konkurransar og kontraktar (som grensesnitt

mellom kontraktar), prosjektorganisering, godkjeningsprosessar og avvikshandtering (òg ein «plan B»). Kvalitetssikrar har vurdert at dei viktigaste uvissene i prosjektet m.a. gjeld Jernbaneverkets prosjektorganisering og styring, sportilgang, marknad, leverandørane si gjennomføring, dekkommisjonering (utrangering), kvaliteten på arbeidsunderlag, felleskostnader for leverandørane, detaljering i høve til uspesifiserte kostnader, og rigg og driftskostnader hos leverandørane. Marknadsuvisse er vurdert som lite styrbar, medan uvissa knytt til Jernbaneverkets prosjektorganisering/-styring og kvaliteten på arbeidsunderlag i høg grad kan styrast.

For dei prosjekta som no blir bygde og som er planlagt tekne i bruk innan 2020/2021/2022, er det vesentleg uvisse om, eller lite sannsynleg at, ERTMS kan bli klart i tide til at det kan veljast som signalanlegg. Uvisse gjeld særleg for prosjekta Bergen – Fløen, Ulriken tunnel og nytt dobbeltspor Oslo S – Ski (Follobanen). Det er ein risiko for at det må byggjast konvensjonelle signalanlegg i staden for ERTMS, slik at den nye infrastrukturen kan opnast for trafikk som føreset, og at dei konvensjonelle signalanlegga på eit seinare tidspunkt blir oppgraderte til ERTMS (dersom mogeleg) eller erstatta med ERTMS-anlegg. Kvalitetssikrar tilrår at slike avgjerder om val av signalanlegg på prosjekt som no blir bygde blir lagt på eit nivå i Jernbaneverkets organisasjon som har ansvaret både for investeringsprosjekta og for ERTMS-prosjektet.

Samferdselsdepartementet legg vekt på at Jernbaneverket følgjer opp tilrådingane frå kvalitetssikrar.

ERTMS-prosjektet er planlagt gjennomført i perioden 2016–2032, dvs. i ein periode på om lag 17 år. Det økonomiske og praktiske omfanget av prosjektet, den lange gjennomføringstida, den høge kompleksiteten og teknologiutviklinga i perioden gjer prioritering og styring av prosjektet krevjande. Det er derfor naturleg å oppdatere og revidere prioritering og styring av prosjektet, m.a. aktivitetsnivå og kostnadsramme, i samband med rulleringa av Nasjonal transportplan og i dei årlege budsjettframlegga.

Samferdselsdepartementet har frå før lagt opp til at Jernbaneverkets nasjonale signalplan og den nasjonale utrullingsplanen for ERTMS skal reviderast og oppdaterast kvart fjerde år i samband med rulleringa av Nasjonal transportplan.

Tabellen viser Jernbaneverkets mellomlange prognose for utgiftene til ERTMS-prosjektet i gjennomføringsperioden (runda av til nærmaste 5 mill. kr), basert på den kvalitetssikra styringsramma:

Periodisering av styringsramma fram til 2033 (overslag)	Ombordutstyr / Støtteordning	Infrastruktur	Sum
Tom 2016		630	630
2017		475	475
2018	25	865	890
2019	30	1 720	1 750
2020	80	1 195	1 275
2021	170	1 435	1 605
Sum trinn 1 2018–21	305	5 215	5 520
2022–25	805	6 305	7 110
2026–29	220	6 750	6 970
2030–33		2 675	2 675
Sum trinn 2–4 2022–25–29–33	1 025	15 730	16 755
Sum totalt	1 330	22 050	23 380

Kvalitetssikrar tilrår å setje kostnadsramma for prosjektet til 26 690 mill. 2016-kr og styringsramma til 23 380 mill. 2016-kr. Samferdselsdepartementet foreslår at tilrådinga frå kvalitetssikrar om kostnadsramme blir lagd til grunn, men at prosjektet blir behandla trinnvis i takt med rulleringa av Nasjonal transportplan og i statsbudsjetta. Samferdselsdepartementet legg derfor opp til å kome tilbake til Stortinget før dei neste trinna startar. Departementet foreslår at prosjektet i første omgang blir avgrensa til eit første trinn for åra 2018–2021 innanfor ei ramme rekna til 5 520 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak. Dette inneber at Jernbaneverket kan inngå kontraktar for heile kostnadsramma og prosjektomfanget i tråd med den kvalitetssikra kontraktstrategien, men likevel avgrensa til forpliktingar fram til 2021. Jernbaneverket vil gjennom avtalemekanismar sørge for å kunne justere framdrifta etter prioriteringar i Nasjonal transportplan og budsjett. I trinn 1 skal leverandørane utvikle, teste og få godkjent applikasjonar til bruk i Noreg. Etter at den generelle applikasjonen for signalsystemet er godkjent, skal signalleverandøren arbeide med dei første strekningane i utrullingsplanen. Trinn 1 inneber òg at togleiarssystemet er utvikla, godkjent og sett i drift for eksisterande signalsystem. I trinn 1 skal òg løysing for ombordutstyr vere utvikla, testa og godkjent og dei første toga ha fått installert dette utstyret.

Støtteordning for ERTMS-utstyr til togmateriellet

Jernbaneverkets strategi for utbygging av ERTMS føreset at det eksisterande togmateriellet må byggjast om med ERTMS-utstyr før det kan køyre på infrastruktur med ERTMS. Ei slik ombygging er på kort sikt ikkje lønsamt for eigaren av materiellet, men er avgjerande for at gjennomføringa av ERTMS-prosjektet kan skje etter planen og bli vellykka.

Jernbaneverket har derfor, slik nokre andre europeiske infrastrukturforvaltarar har gjort, utarbeidd ei støtteordning for ERTMS-utstyr om bord i eksisterande togmateriell som skal halde fram med å køyre på det norske jernbanenettet etter at ERTMS er bygd ut. Nytt materiell skal vere utrusta med eit togkontrollsystem, og ERTMS er det naturlege valet for nye tog som skal trafikkere ERTMS-strekningar. Det er derfor ikkje nødvendig at støtteordninga gjeld nytt materiell. Ordninga kan òg gjelde når gammalt togmateriell som har fått støtte, blir skifta ut med nytt materiell.

Støtteordninga er utarbeidd etter statsstøtte-reglane i EØS-avtala og ESAs retningslinjer. Ordninga blei notifisert til ESA som godkjende ho 16. mars 2016.

Jernbaneverket kan gi støtte til togeigaren for ombygging av togmateriell med ERTMS-ombordutstyr for inntil halvparten av dei investeringskostnadene ved ombygginga som gir rett til støtte, avgrensa til maksimal støtte på 5 mill. kr

for prototypeinstallasjonar og 2 mill. kr for serieinstallasjonar. Det er ikkje noko tak for maksimal støtte for togeigar fordi dette er avhengig av talet på tog som har rett på støtte. Dei kostnadene som gir rett til støtte omfattar m.a. ERTMS-utstyret, kostnadene med installasjon/ombygging, dokumentasjon og godkjenning av installasjonane, og opplæring. Jernbaneverket har berekna utgiftene til støtteordninga til maksimalt 1 331 mill. kr, og at dei årlege utbetalingane ikkje vil overstige 300 mill. kr. Utgiftene til støtteordninga er medrekna i kostnadsramma for ERTMS-prosjektet.

Jernbaneverkets retningslinjer for støtteordninga blir publisert på etaten sine heimesider. Ordninga kan ta til å gjelde frå 1. juli 2016 og vare fram til 1. juli 2021. Jernbaneverket planlegg å kunne gi tilsegn om støtte for ombygging av togmateriellet med utbetalingar frå 2017/-18. Vidare planlegg Jernbaneverket å utbetale støtte fram til 2027. Det må vurderast om notifiseringa av støtteordninga til ESA må fornyast i 2021.

For at Samferdselsdepartementet/Jernbaneverket skal kunne gi slike tilsegn om støtte til togeigarar, som kjem til betaling i seinare budsjettår, må departementet ha ei tilsegnsmakt frå Stortinget, jf. forslag til romartalsvedtak.

For å samordne ombygginga av infrastrukturen med ombygginga av togmateriellet har Samferdselsdepartementet fram til no lagt til grunn at ei slik støtteordning bør forvalast av Jernbaneverket ved ERTMS-prosjektet, innanfor felles budsjettammer. Dette inneber at alle utgiftene til ERTMS-prosjektet blir løyvd på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehald. Dei årlege utgiftene og forplikingane til støtteordninga skal omtalast og prioriterast saman med ERTMS-prosjektet i dei årlege statsbudsjetta. I 2016 vil det ikkje bli utbetalt tilskot. Samferdselsdepartementet vil vurdere å opprette ein eigen post for tilskotet.

Etter gjennomføringa av jernbanereforma bør støtteordninga forvalast av Jernbanedirektoratet. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til dette i statsbudsjettet for 2017.

5.2 ERTMS erfaringsstrekning – auka kostnader på prosjektet

ERTMS erfaringsstrekning på austre linje på Østfoldbanen blei sett i gang for å hauste erfaringar med det felleseuropeiske signalsystemet. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2014–2015), side 148.

ERTMS blei teke i bruk på austre linje på Østfoldbanen i august 2015. Like etter opninga opp-

stod det utfordringar på anlegget, m.a. ved vending av doble togsett og togdeteksjon på parkeringsspora. Det er oppdaga feil i ERTMS-utstyret om bord på toga som gjer at det i nokre høve kan ta lang tid å starte opp togsett. Jernbaneverket og NSB AS har gjennomført avbøtande tiltak, og leverandøren skal levere ei oppdatering av programvaren til utstyret. Leverandøren og Jernbaneverket har òg funne fram til ei løysing på problema på parkeringsspora. Dette krev installasjon av nye akselteljarar i tillegg til endring av programvaren. Dette arbeidet er planlagt gjennomført og betalt i 2017.

Utbetringane av dei oppdaga feila på anlegget har ført til at venta sluttkostnad for prosjektet, no er på 732 mill. kr. Dette er 41 mill. kr over gjeldande kostnadsramme på 691 mill. kr. Alle kontraktar på prosjektet er inngått og sluttoppgjer vil i hovudsak skje i 2016. Utgiftene i 2016 er dekt opp innanfor disponibel løyving på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringar i linja.

5.3 ERTMS/fjernstyring – auka omfang og kostnad for tiltak på stasjonar

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2014–2015), side 157–158. I samband med innføringa av ERTMS på austre linje på Østfoldbanen har det for å ta vare på tryggleiken til publikum når strekninga blir fjernstyrt, vore nødvendig å gjennomføre tiltak for å betre tilkomstar og plattformer på stasjonane Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Askim og Mysen. Desse tiltaka omfattar fjerning av midt-plattformer, bygging av nye sideplattformer, oppgradering av tekniske rom og sporarbeid. På Askim, Spydeberg og Mysen er det bygd undergang eller bru på tvers av spora. Stasjonane blei tekne i bruk i 2014, medan brua på Mysen blei teken i bruk i 2015.

Alle kontraktar på prosjektet er inngått. Sluttoppgjer vil i hovudsak skje i 2016, men med nokre mindre utbetalingar i 2017. I samband med gjennomføringa av sluttoppgjeret mot entreprenøren har det kome fram at mengdene i kontrakten, grunnerverv og kostnadene for brua på Mysen i utgangspunktet blei estimert for lågt. Dette har auka den venta sluttkostnaden for prosjektet, som no utgjer 600 mill. kr. Dette er 9 mill. kr over gjeldande kostnadsramme på 591 mill. kr. Utgiftene i 2016 er dekt opp innanfor disponibel løyving på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringar i linja.

5.4 20 pst. prisreduksjon på periodebillett hos NSB AS

I Innst. 13 S (2015–2016), s. 63, uttaler fleirtalet i transport- og kommunikasjonskomiteen:

«Fleirtallet viser til budsjettavtalen hvor prisen på månedskort og årskort på NSB reduseres med 20 pst., i første omgang til områder hvor det ikke er et eksisterende takstsamarbeid mellom kommunale eller fylkeskommunale kollektivselskap og NSB, anslått til 41,4 mill. kroner. Fleirtallet viser til de gode erfaringene fra Oslo og Akershus der de samme partier i 2008 reduserte prisen på månedskort for kollektivtrafikken. Fleirtallet mener at all økt persontrafikk i og rundt de store byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange, og at en redusert pris på månedskort og årskort vil være et viktig virkemiddel for å nå denne målsettingen.»

Samferdselsdepartementet følgjer opp denne merknaden og vil så snart det praktisk lar seg gjere gjennomføre endringa.

Vidare uttaler fleirtalet i komiteen:

«Fleirtallet ber vidare regjeringa i forbindelse med RNB vurdere å legge til rette for at reduksjonen i prisen på månedskort og årskort også omfattar områder der det er et eksisterende takstsamarbeid mellom kommunale eller fylkeskommunale kollektivselskap og NSB, med intensjon om å få en løsnings på plass».

Samferdselsdepartementet har vurdert dette. Dei kundane som reiser med periodebillett innanfor dei områda der det er eit takstsamarbeid (om lag 2/3 av kundane til NSB), reiser med fylkeskommunen (ved deira kollektivselskap) sine periodebillett, som er billegare. Dette gjeld kundane i Oslo og Akershus (Ruter), Rogaland (Kolumbus) og Stor-Trondheim (AtB). Her vil prisreduksjonen berre redusere sjølv takstdifferansen mellom NSB og nemnde kollektivselskap og difor ikkje kome dei reisande til gode.

Ein prisreduksjon på 20 pst. på månads- og årskort som omfattar område der det er eit eksisterende takstsamarbeid har NSB AS berekna å koste om lag 102,4 mill. kr i 2016. 102,4 mill. kr vil bli betalt for takstsamarbeid med fylkeskommunane ved deira kollektivselskap og dermed berre redusere takstdifferansen.

For å auke talet på reisande med tog meiner Samferdselsdepartementet at det er viktigare å

prioritere eit betre togtilbod framfor reduserte prisar. I dette konkrete høvet bidreg prisreduksjonen i all hovudsak til redusert takstdifferanse, til fordel for fylkeskommunane og deira kollektivselskap, utan å kome togpassasjerane til gode med ein lågare billettpris. Dette er etter departementets meining ikkje i samsvar med intensjonen bak forslaget.

5.5 Status i arbeidet med jernbanereforma

Stortinget behandla Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor* våren 2015. Stortinget slutta seg i all hovudsak til forslaga om ei reform av jernbanesektoren, jf. Innst. 386 S (2014–2015).

Regjeringa legg opp til at hovuddelen av dei strukturelle endringane i jernbanesektoren er på plass frå 1. januar 2017. Togtrafikken blir gradvis konkurranseutsett.

Jernbanedirektoratet og Jernbaneinfrastrukturforetaket SF blei formelt etablerte i februar 2016. Dei viktigaste oppgåvene for direktoratet og foretaket no er å førebu seg til den ordinære drifta frå neste år. Dette inneber m.a. å rekruttere leiing, etablere opningsbalanse for foretaket, utarbeide avtalar/styringsinstrument mellom direktoratet og foretaket og etablere forsikrings- og pensjonsordningar. Samferdselsdepartementet har tilsett leiar for direktoratet og peika ut styre for foretaket.

Jernbaneverkets verksemd er uendra fram til direktoratet og foretaket er i ordinær drift frå 1. januar 2017.

Samferdselsdepartementet varsla i februar 2016 *konkurranseutsetting* av to trafikkkpakker på jernbanen. Dette gjeld Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen (pakke 1) og Dovrebanen, Rørosbanen, Raumabanen, Nordlandsbanen, Meråkerbanen, Trønderbanen og Saltenpendelen (pakke 2).

Prekvalifiseringa for å kunne ta del i konkurransen om å trafikkeresse desse banane starta i april 2016. Samferdselsdepartementet tek sikte på at Jernbanedirektoratet sender ut sjølv konkurransegrunnlaget til dei prekvalifiserte tilbydarane i februar 2017 for den første pakka og i april/mai 2017 for den andre pakka. For begge trafikkkpakene legg departementet opp til trafikkstart frå desember 2018.

Jernbanedirektoratet tek over arbeidet med å konkurranseutsette togtrafikken når direktoratet er i ordinær drift. Direktoratet skal m.a. leggje fram ein langsiktig strategi for vidare konkurranseutsetting, m.a. korleis tilbringartenesta til Oslo lufthavn, Gardermoen skal eksponerast for konkurranse.

For å leggje til rette for ein mest mogleg konkurransenøytral jernbanesektor blir det førebudd ei *omstrukturering av NSB AS*. Samferdselsdepartementet viser til omtale om å opprette tre interimselskap som skal førebu utskiljinga av materiell, sal og billettering og togvedlikehald i Finansdepartementets Prop. 122 S (2015–2016) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2016*. I tillegg legg Samferdselsdepartementet til rette for å overføre ROM Eiendom AS til Jernbaneinfrastrukturforetaket SF pr. 1. januar 2017.

6 Oppmodingsvedtak

Departementet gjer nedanfor greie for oppfølginga av oppmodingsvedtak som Stortinget har bedt regjeringa gi tilbakemelding på i samband med revidert nasjonalbudsjett 2016.

Vedtak 52

Ved behandlinga av Dokument 8:126 S (2014–2015) og Innst. 78 S (2015–2016) vedtok Stortinget 1. desember 2015:

«Stortinget ber regjeringa vurdere hvordan utviklinga av ny teknologi for reduksjon av CO₂-utslipp i fergesektoren kan akselereres, og ber regjeringa rapportere om dette arbeidet i revidert nasjonalbudsjett.»

Hav og klima og miljø og miljøvennlig energi er to av hovedprioriteringene i regjeringens langtidsplan for forskning. Begge berører utviklinga av ny teknologi for reduksjon av CO₂-utslipp i ferjesektoren. Prioriteringene følges opp gjennom bevilgningene til Forskningsrådet, som forvalter aktuelle forskningsprogram som ENERGIX, TRANSPORT 2025 og MAROFF. Regjeringa besluttet i 2015 å utarbeide en ny strategi for forskning, utvikling og innovasjon for den maritime sektoren, Maritim21. Strategien som skal overleveres innen utgangen av 2016, vil være et viktig innspill til regjeringens forsknings- og innovasjonspolitik.

Staten og fylkeskommunene kjøper ferjetjenester av private rederier. Det er derfor i hovedsak gjennom krav og insentiver i konkurransegrunnlagene for kjøp av ferjetjenester at det stimuleres til å implementere ny teknologi for å redusere CO₂-utslipp. For å leggje til rette for utslippsreduksjon, og utvikling og innføring av ny miljøvennlig teknologi har staten de siste årene

lyst ut følgende samband med miljøkrav og bruk av miljø som tildelingskriterium:

- utviklingskontrakten for E39 Lavik – Oppedal som resulterte i batteriferja Ampere
- rv 19 Moss – Horten som vil gi ferjer som reduserer CO₂-utslippene med 30 pst. og NO_x-utslippene med over 80 pst.
- rv 5 Mannheller – Fodnes og rv 55 Hella – Vangsnes – Dragsvik som gir uttesting med 2. generasjons biodiesel
- E39 Anda – Lote som vil gi en helelektrisk ferje og en plugg-inn hybrid-ferje
- E39 Mortavika – Arsvågen og E39 Halhjem – Sandvikvåg der det bare kan benyttes LNG, biodiesel og elektrisitet.

I 2016 og 2017 er det lyst ut eller vil lysas ut 10 nye riksvegferjesamband. I hver av disse utlysningene vil det bli utarbeidet konkrete krav om lav- og nullutslipsteknologi.

Enova bidrar til bygging av landanlegg for strøm til skip som ligger i havn og ferjer som går på elektrisitet. I forbindelse med at Hordaland fylkeskommune lyste ut fylkesvegferjesamband er det gitt tilsagn om støtte på til sammen 273,6 mill. kr til å bygge landanlegg for elektrifisering av ferjer. I tillegg forplikter ferjeselskapene som tilbyder seg til å søke NO_x-fondet om støtte. Støtten vil bidra til å akselerere implementering og utvikling av teknologi for reduksjon av CO₂-utslipp fra ferjer. Også i tilfeller der rederier har inngått kontrakter kan det søkes om støtte fra Enova, NO_x-fondet m.fl. til tiltak som går ut over det rederiene har forpliktet seg til.

I statsbudsjettet for 2016 signaliserte regjeringa at det vil kunne være aktuelt med en ny utviklingskontrakt. En ny slik kontrakt vil kunne føre den teknologiske utviklinga vidare, slik utviklingskontrakten på E39 Lavik – Oppedal var med på å sette i gang elektrifisering av ferjedriften.

Vedtak 53

Ved behandlinga av Dokument 8:126 S (2014–2015) og Innst. 78 S (2015–2016) vedtok Stortinget 1. desember 2015:

«Stortinget ber regjeringa vurdere om det vil være behov for å standardisere fergekontrakter, og ber regjeringa komme tilbake til Stortinget med vurderingane i revidert nasjonalbudsjett.»

Statens vegvesen har et standardisert konkurransegrunnlag for kjøp av ferjetjenester som ligger

til grunn for ferjekontrakter, og et opplegg for kontraktsoppfølging, som benyttes i utlysningen av anbud på riksvegferjesamband. Dette standardiserte konkurransegrunnlaget og opplegg for kontraktsoppfølging er tilgjengelig for fylkeskommunene. Fylkeskommunen er et selvstendig forvaltningsnivå og avgjør selv om den vil bruke statens opplegg. Det er likevel slik at flere fylkeskommuner bruker Statens vegvesen som innkjøper i arbeidet med å lyse ut anbud på fylkesvegferjesamband. I den sammenheng blir standardiserte ferjekontrakter i stor grad benyttet, men av og til med lokale tilpasninger. Andre fylkeskommuner lyser ut ferjeandbud på egen hånd, med egne kontrakter eller kontrakter basert på Statens vegvesens standardiserte konkurransegrunnlag. Det er også samarbeid på oppdragsgiversiden om utlysning av ferjeandbud og oppfølging av kontrakter.

Statens vegvesen har satt i gang arbeid med en tiltaksanalyse for utvikling av ferjemarkedet på lang sikt. Spørsmålet om større grad av standardisering av ferjer blir vurdert i analysen. Resultatene av dette arbeidet vil svare på om det er behov for ytterligere standardisering av ferjekontrakter. Tiltaksanalysen vil foreligge sommeren 2016 og vil kunne innarbeides i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–2029.

Vedtak 54

Ved behandlinga av Dokument 8:126 S (2014–2015) og Innst. 78 S (2015–2016) vedtok Stortinget 1. desember 2015:

«Stortinget ber regjeringen vurdere om det er nødvendig å innføre egne tilskuddsordninger rettet mot fylkeskommunene eller ytterligere styrke eksisterende ordninger for bruk av ny teknologi i offentlige anbud, og ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med vurderingen i revidert nasjonalbudsjett.»

Fylkeskommunal ferjedrift blir finansiert av billettinntekter og fylkeskommunenes frie midler (rammetilskudd og skatteinntekter). De frie midlene fordeles gjennom inntektssystemet for fylkeskommunene. Ett av hovedprinsippene som ligger til grunn for inntektssystemet, er at det ikke skal gi insentiv eller føringer for fylkeskommunenes prioriteringer. Insentiver og føringer må eventuelt gis gjennom andre virkemidler, f.eks. gjennom lovkrav eller øremerkede ordninger. Ved eventuelle endrede krav til fylkeskommunene skal de tilføres eller trekkes midler i rammetil-

skuddet, tilsvarende anslåtte merutgifter eller innsparinger.

I dag er det Enova som har de mest relevante støtteordningene for bruk av ny teknologi i anbud i ferjesektoren. Enova har brede ordninger rettet mot å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren, herunder kysttrafikk. I 2015 tildelte Enova 133,6 mill. kr i støtte til Hordaland fylkeskommune for at det skulle kunne stilles strengere krav til energiforbruk og klimagassutslipp i anbudsriteriene. Støtten vil føre til flere batteriferjer og plugg-inn-hybrid ferjer i Hordaland og vil kunne resultere i innovasjon og nyttige erfaringer som framtidige anbudsprosesser kan utnytte. I 2016 har Enova fulgt opp med ny tildeling på 140 mill. kr til fylkets øvrige ferjestrekninger som lyses ut på anbud.

DNV-GL har på oppdrag fra Klima- og miljødepartementet gjennomført en kartlegging av barrierer og løsninger for at lav- og nullutslippsteknologi skal vinne fram på fylkeskommunale ferjesamband. Kartleggingen er initiert gjennom samarbeidet under Grønt Kystfartsprogram og gir nyttige innspill til arbeidet med lav- og nullutslippsløsninger i ferjesektoren.

Vedtak nr. 80

Ved behandlinga av Innst. 2 S (2015–2016) vedtok Stortinget 3. desember 2015:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide krav om eller iverksette tiltak som gjør at alle nye offentlige kjøretøy og alle nye drosjer, ferjer, rutebåter og dieseltog benytter lav- og nullutslippsteknologi når teknologien tilsier dette. Krav og tiltak skal være på plass innen 1. januar 2017. Regjeringen orienterer Stortinget om fremdrift i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2016. Det lages en egen strategi for Nordlandsbanen.»

Regjeringens arbeid med å fremme lav- og nullutslippsløsninger innen transport foregår i mange ulike prosesser som har ulike tidsløp. Noen vil være ferdige i løpet av 2016, andre ikke. Under følger en status på dette arbeidet.

Miljøkrav i offentlig innkjøp av kjøretøy

Som innkjøper av transporttjenester kan offentlige virksomheter i dag stille krav til miljøegenskaper til kjøretøy som skal benyttes ved levering av transporttjenester. Det er ikke noen juridiske hindre for at stat, kommuner og fylkeskommuner

kan sette krav i konkurransegrunnlaget om bruk av lav- eller nullutslippskjøretøy.

Samferdselsdepartementet sendte høsten 2015 på høring forslag om lov og forskrift om energi- og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy til vegtransport som implementerer EU-direktiv 2009/33.

Formålet med direktivet er å stimulere markedet for rene og energieffektive kjøretøy. Direktivet setter krav om at det ved offentlig innkjøp av kjøretøy skal stilles energi- og miljøkrav, og forutsetter at dette gjøres på en av tre alternative måter.

I høringsnotatet ble det foreslått å stille miljøkrav til utslipp. Dette er å gå lengre enn minstekravet i direktivet. Høringsfristen var 1. oktober 2015. Departementet vurderer nå høringsinnspillene og arbeider med lovproposisjon og forskrift.

Tiltak innen drosjenæringen

Samferdselsdepartementet sendte høsten 2015 på høring et utkast til endring i yrkestransportloven som gir hjemmel for løyvemyndigheten til å kunne kreve at det brukes lav- eller nullutslippskjøretøy i drosjenæringen. Høringsfristen var 29. desember 2015. Departementet mottok 35 høringsssvar innen fristen og arbeider nå med å gjøre ferdig lovproposisjonen.

Høringsutkastet var en oppfølging av Stortingets anmodningsvedtak nr. 349, jf. Dokument 8:94 S (2013–2014) og Innst. 72 S (2014–2015).

Tiltak innen rutebåter og ferjer

Staten setter i dag krav til lav- og nullutslippsteknologi i anbudene til riksvegferjene. De siste årene har staten lyst ut flere riksvegferjesamband med miljø- og teknologikrav, jf. tilbakemelding på anmodningsvedtak nr. 52.

Staten har imidlertid ikke hjemmelsgrunnlag til å pålegge lav- og nullutslippsteknologikrav i fylkeskommunale- og kommunale ferjebud eller rutebåtanbud i dag. Erfaringene fra riksvegferjedriften vil ha nytte for de fylkeskommunene som kan sette slike vilkår i ferjebudene. Regjeringen vurderer nå hvordan lav- og nullutslippsteknologi også kan innføres i fylkeskommunal og kommunal ferje og rutebåtdrift, jf. anmodningsvedtak 59 fra sesjonen 2015–2016. Det vises for øvrig til tilbakemeldingen på anmodningsvedtak 54.

Tiltak innen jernbane

I Norge er jernbanen i stor grad elektrifisert, og om lag 80 pst. av jernbanetrafikken skjer med elek-

triske tog. Jernbanen er således en svært miljøvennlig transportform både av personer og gods.

Fra august 2015 er dieseltogene erstattet av tog med elektrisk drift på Bratsbergbanen fram til Notodden stasjon. Trønderbanen, Meråkerbanen, Nordlandsbanen, Raumabanen, Rørosbanen og Solørbanen er imidlertid ikke elektrifisert og slipper årlig ut om lag 50 000 tonn CO₂-ekvivalenter.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt opp til 3,9 mrd. kr for å modernisere (inkl. elektrifisere) Trønder- og Meråkerbanen med oppstart i første fireårsperiode og ferdigstilling innen utgangen av planperioden. Jernbaneverket arbeider ut fra en framdriftsplan der grunnerverv og detaljplan ferdigstilles i 2016. Dette gjør det mulig med ekstern kvalitetssikring (KS2) mot slutten av 2016. Prioritering av prosjektet vil bli vurdert i arbeidet med Nasjonal transportplan for 2018–2029.

Det ble i Nasjonal transportplan 2014–2023 varslet at Jernbaneverket skulle få i oppdrag å utrede konsekvensene av å elektrifisere gjenværende dieselstrekninger. Utredningen ble overlevert Samferdselsdepartementet 11. desember 2015. I utredningen gjennomgås aktuelle alternative driftsformer, bl.a. biodrivstoff, naturgass, hydrogen, elektrisitet og batteri sammenliknet med dieseldrift. De ulike driftsformene blir i utredningen vurdert opp mot bl.a. miljøkrav, tilgjengelig teknologi og økonomi og hvilke driftsformer som vil kunne være mest aktuelle i hhv. 2021, 2027 og 2050. Det skjer en stadig teknolog utvikling, og Jernbaneverket understreker at det vil være viktig å følge med på den teknologiske utviklingen.

For de konkrete banestrekningene er Jernbaneverkets anbefaling at det som del av arbeidet med godsstrategi for Jernbaneverket vurderes elektrifisering eller delelektrifisering for Røros- og Solørbanen. For Raumabanen og Nordlandsbanen anbefales det å vurdere aktuelle elektrifiseringsløsninger eller eventuelt andre driftsformer som hydrogen eller batteri i forbindelse med neste rulling av Nasjonal transportplan.

Transportetatene og Avinor AS overleverte 29. februar 2016 grunnlagsdokumentet for Nasjonal transportplan 2018–2029. Det foreslås å elektrifisere strekningen Hamar – Elverum og Solørbanen i planperioden. Prioritering av tiltak vil bli vurdert i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–2029.

Nordlandsbanen ble grundig vurdert i utredningen fra desember 2015. Sammen med en omtale av framtidig utvikling av strekningen i

Nasjonal transportplan 2018–2029 vil dette danne grunnlag for en strategi for alternativ driftsform på Nordlandsbanen.

I november 2015 ble EUs reviderte drivstoffdirektiv (2009/30/EF) gjennomført i Norge. Direktivet stiller krav om at klimagassutslippene pr. energienhet drivstoff, herunder diesel skal være 6 pst. lavere enn EU-gjennomsnittet i 2010. Det er leverandørene av drivstoff som må velge løsningene for å redusere utslippene.

Investeringsstøtte til energi- og klimatiltak innen transport

Regjeringen har gitt Enova i oppdrag å bidra til reduserte klimagassutslipp i transportsektoren. Det eksisterer en rekke ulike virkemidler på dette området, og Enovas innsats fungerer i samspill med det øvrige virkemiddelapparatet. Enova skal være en pådriver for teknologiutvikling som bidrar til reduserte klimagassutslipp også på transportområdet.

Enova har etablert 7 programmer innen transport, der både offentlige og private aktører kan søke om støtte. I 2015 fikk 24 transportprosjekter

støtte fra Enova, noe som utgjorde 9 pst. av energieresultatet til Enova i 2015. Enova tildelte til sammen 281 mill. kr til transportprosjekter i 2015.

Ett av de største enkeltprosjektene i 2015 var tildelingen til Hordaland fylkeskommune med 133,6 mill. kr for å bygge landanlegg til lav- og nullutslippsferjer. Støtten sikrer at det kan stilles strenge krav til energiforbruk og klimagassutslipp i anbudene. Dette vil føre til at det kommer hel-elektriske ferjer eller plug-inn-hybrid-ferjer på de utlyste strekningene og vil kunne resultere i innovasjon og nyttige erfaringer som framtidige anbudsprosesser kan utnytte. I 2016 har Enova fulgt opp med en ny tildeling på 140 mill. kr til fylkets øvrige 9 ferjestrekninger som nå er lyst ut på anbud.

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 luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane.

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 luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane

I

Fullmakt til å pådra staten plikter for investeringsprosjekt

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan:

Starte opp desse investeringsprosjekta:	Innanfor ei kostnadsramme på:
E18 Varoddbrua	1 027 mill. kroner
ERTMS-prosjektet	26 690 mill. kroner

Fullmaktene gjeld òg plikter som blir inngått i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for prosjektet. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsramma i seinare år.

ERTMS-prosjektet blir i første omgang avgrensa til ei ramme på 5 520 mill. kroner for perioden fram til 2021.

II

Tilsegnfullmakt

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan gi tilsegn om tilskot ut over gitt løyving på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehald, innanfor ei samla ramme på 1 331 mill. kroner.

III

Stortinget samtykkjer i at:

1. Tromsø Veg AS får løyve til å krevje inn lokalt finansieringstilskot på omsetning av drivstoff i Tromsø i ytterlegare tre år for å delfinansiere Tromsøpakke 3, trinn 1. Villkåra går fram av denne proposisjonen.
2. bompengeselskapet får løyve til framleis å krevje inn førehandsbompengar i ferjesambandet E39 Mortavika – Arsvågen til prosjektet E39 Rogfast. Løyvet gjeld til endeleg bompengeloplegg for E39 Rogfast er behandla av Stortinget, avgrensa til utgangen av 2017. Villkåra går fram av denne proposisjonen.

