DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2022–2023)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2023

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4354, 5619 og 5672

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2022–2023)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2023

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4354, 5619 og 5672

Innhold

Del I Innleiing 9

1 Mål og hovudprioriteringar 11
1.1 Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken 11
1.2 Hovudprioriteringar i budsjettet for 2023 13

2 Oppmodingsvedtak 17
2.1 Oppfølging av oppmodingsvedtak 17
2.2 Stortingssesjonen 2021–2022 19
2.3 Stortingssesjonen 2020–2021 29
2.4 Stortingssesjonen 2019–2020 36
2.5 Stortingssesjonen 2018–2019 37

3 Andre saker 38
3.1 Budsjettgevinstar frå endra jobbreisevanar 38
3.2 Pensjonskostnader – kompensasjon for ny premiemodell 38

4 Oversikt over budsjettforslaget mv. 39
4.1 Utgifter og inntekter fordelte på kapittel 39
4.2 Bruk av stikkordet «kan overførast» 42
4.3 Endringar i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2022 43

Del II Nærmere omtale av bevilgningsforslagene 45

5 Nærmere omtale av bevilgningsforslagene 47

Programområde 21 Innenlands transport 47

Programkategori 21.10 Administrasjon m.m. 47
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet 48
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet 52
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv. 52

Programkategori 21.20 Luftfartsformål 56
Kap. 1310 Flytransport 62
Kap. 1313 Luftfartstilsynet 63
Kap. 4313 Luftfartstilsynet 63
Kap. 1314 Statens havarikommisjon 64
Kap. 4312 Avinor AS 64
Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS 65
Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS 65
Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS 65

Programkategori 21.30 Veiformål 67
Kap. 1320 Statens vegvesen 85
Kap. 4320 Statens vegvesen 96
Kap. 1321 Nye Veier AS 97
Kap. 1323 Vegtilsynet 100
Nærmere om investeringsprogrammet..... 108

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak 126
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak 127
Kap. 4330 Særskilte transporttiltak 130
Kap. 4331 Infrastrukturfond 130
Kap. 1332 Transport i byområder mv. 131
Byomtaler – byvekstavtaler 137

Programkategori 21.50 Jernbaneformål 155
Kap. 1352 Jernbanedirektoratet 170
Kap. 4352 Jernbanedirektoratet 182
Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn 183
Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn 184
Kap. 5611 Aksjer i Vygruppen AS 184
Kap. 5672 Bane NOR SF – Utbytte 184

Programområde 22 Posttjenester 185

Programkategori 22.10 Posttjenester 185
Kap. 1370 Posttjenester 186

Del III Omtale av særlege tema 189

6 Klima og miljø 191
6.1 Klima 191
6.1.1 Utviklinga av klimagassutsleppa i transportsektoren 191
6.1.2 Verkemiddel for å redusere utsleppa frå transportsektoren 193
6.1.3 Utslepp av klimagassar frå arealbeslag 194
6.2 Klimateknologi og alternative drivstoff 194
6.2.1 Infrastruktur for alternative drivstoff 195
6.2.2 Nullutsleppskøyretøy 195
6.2.3 Låg- og nullutsleppsfartøy 196
6.2.4 Låg- og nullutsleppsfly 196
6.3 Naturmangfald 197
6.3.1 Naturressursar 197

7 Oppfølging av FNs berekraftsmål ... 199

8 Samfunnstryggleik ... 202
8.1 Digital tryggleik ... 203
8.2 Implementering av ny tryggingslov ... 203
8.3 Totalforsvaret ... 204
8.4 Klimatilpassing ... 204
8.5 Andre saker ... 205

9 Samferdsel og kommunesektoren ... 206
9.1 Ansvar, oppgåver og finansiering ... 206
9.2 Nærmare om fylkesveg, -ferjer og kollektivtransport ... 207

10 Likestilling i transportsektoren ... 211

11 Tilsettingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemder ... 220

Forslag ... 223

Vedlegg
1 Fullmakter ... 231

Tabelloversikt

Tabell 1.1 Utgifter fordelte på programkategoriar ... 13
Tabell 2.1 Oversikt over oppmodingsvedtak ordna etter sesjon og nummer ... 17
Tabell 4.1 Endring i utgifter fordelt på kapittel ... 43
Tabell 4.2 Endring i inntekter fordelt på kapittel ... 43
Tabell 5.1 Strekninger med prosjektkostnad over 200 mill. kr som åpnet for trafikk i 2021 ... 68
Tabell 5.2 Rapportering på utvalgte indikatorer for riksveinettet i 2021 ... 69
Tabell 5.3 Anslåtte virkninger av budsjettforslaget 2023 ... 84
Tabell 5.4 Riksveiinvesteringer – anslag for statlige bindinger Statens vegvesen ... 86
Tabell 5.5 Anslått fordeling av riksveiinvesteringer for Statens vegvesen ... 91
Tabell 5.6 Fylkesfordeling av rentekompensasjon ... 93
Tabell 5.7 Bompenger stilt til disposisjon for investeringer og totalt innbetalte bompenger ... 102
Tabell 5.8 Statens direkte bidrag til byvekstavtaler og belønningsavtaler i de ni største byområdene ... 133
Tabell 5.9 Tilskudd til byområder over post 66 ... 134
Tabell 5.10 Trafikkutvikling i byområder med belønningsavtaler ... 135
Tabell 5.11 Belønningsavtaler i 2023 ... 135
Tabell 5.12 Foreløpig fordeling av midler i 2023 ... 141
Tabell 5.13 Fornebubanen ... 143
Tabell 5.14 Foreløpig fordeling av midler i 2023 ... 145
Tabell 5.15 Bybanen til Fyllingsdalen ... 147
Tabell 5.16 Foreløpig fordeling av midler i 2023 ... 149
Tabell 5.17 Metrobuss ... 150
Tabell 5.18 Foreløpig fordeling av midler i 2023 ... 153
Tabell 5.19 Bussveien ... 154
Tabell 5.20 Mål og resultater for 2021 ... 156
Tabell 5.21 Persontransport med tog på ulike togtyper 2021 ... 160
Tabell 5.22 Togoperatørenes kundetilfredshetsundersøkelse ... 163
Tabell 5.23 Bane NORs kundetilfredshetsundersøkelse: person- og godstogselskapene ... 164
Tabell 5.24 Store jernbaneprosjekter ... 176
Tabell 5.25 Statlig kjøp av leveringspliktige posttjenester ... 187
Tabell 6.1 Direkte og indirekte utslepp for vegprosjekt med mogeleg anleggsstart i 2023 i tonn CO_2-ekvivalenter ... 193
Tabell 6.2 Del nullutslepp godsbilar i dei største bysentera i 2022, prosent ... 196

Tabell 9.1 Fylkeskommunale utgifter til fylkesveg og kollektivtransport i 2021 208
Tabell 10.1 Deltidstilsette, mellombels tilsette, overtid og foreldrepermisjon. Prosentdel kvinner .. 212
Tabell 10.2 Legemeldt sjukefråvær i prosent 212
Tabell 10.3 Samferdselsdepartementet – prosentdel kvinner fordelt på stillingkategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn 213
Tabell 10.4 Statens vegvesen – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn 214
Tabell 10.5 Jernbanedirektoratet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn 215
Tabell 10.6 Luftfartstilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn 216
Tabell 10.7 Statens jernbanetilsyn – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn 217
Tabell 10.8 Statens havarikommisjon – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn 218
Tabell 10.9 Vegtilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn 219

Figuroversikt

Figur 5.1 Passasjerer ved norske flyplasser 2011–2021 57
Figur 5.2 Antall flybevegelser ved norske flyplasser 2011–2021 58
Figur 5.3 Utvikling i antall drepte og hardt skadde og ambisjon for utviklingen til 2030 71
Figur 5.4 Antall førstegangsregistrerte personbiler 2012–2021 etter drivstofftype 73
Figur 5.5 Transportkorridorene for riksveinettet 108
Figur 5.6 Årlig antall omkomne og alvorlig skadde i ulykker på jernbanenettet i 2012–2021 157
Figur 5.7 Persontrafikk med tog 159
Figur 5.8 Godstrafikk med tog 161
Figur 5.9 Utvikling i punktlighet for person- og godstog 161
Figur 6.1 Utslepp av klimagassar i transportsektoren 2005–2021 etter utsleppskjelde 192
Figur 9.1 Kollektivtransport i heile landet .. 209
Figur 9.2 Kollektivtransport i dei fire største byområda 210

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2022–2023)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2023

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4354, 5619 og 5672

Tilråding fra Samferdselsdepartementet 23. september 2022,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Støre)

Del I
Innleiing

1 Mål og hovudprioriteringar

1.1 Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken

Vegar, jernbana, kollektivtilbodet, ferjer, kystruta, flyplassar og posttenester bind Noreg saman og er heilt avgjerande for busetnad og arbeidsplassar i heile landet. Auka framkome og betre tryggleik ligg til grunn for regjeringas samferdselspolitikk, slik at folk og varer kjem raskt og trygt fram. Lønns- og arbeidsvilkår for dei tilsette i sektoren må ivaretakast. Regjeringa meiner at utbygging av infrastruktur må underleggjast politisk styring og offentleg eigarskap. Det offentlege må sørge for god infrastruktur som skaper levande lokalmiljø og legg grunnlaget for lønnsame arbeidsplassar i heile Noreg. Behova til industrien og regjeringa sitt arbeid for å auke eksporten er òg viktig i denne samanhengen. Framtidas transportsektor må vere klimavennleg, og klimagassutsleppa skal reduserast.

Det overordna målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er: «Eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i 2050». Det overordna målet ligg fast for samferdselspolitikken til regjeringa. Hovudprioriteringane i budsjettforslaget for Samferdselsdepartementet tek utgangspunkt i måla i Nasjonal transportplan 2022–2033:

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

Regjeringa si oppfølging av Nasjonal transportplan 2022–2033 skal byggje opp under FNs berekraftsmål.

Luftfarten er ein sentral del av det norske transportnettet. Regjeringa vil leggje fram ei stortingsmelding om strategi for norsk luftfart i stortingssesjonen 2022–2023, der ambisjonane er å trekkje linjene for ein heilskapeleg og berekraftig utvikling i norsk luftfart. Regjeringa vil leggje til rette for at Noreg framleis har ein god og framtidsretta infrastruktur for luftfart i heile landet, m.a. gjennom kjøp av innanlandske flyruter. Føremålet med staten sitt kjøp av sjøtransporttenester frå Hurtigruten Coastal AS og Havila Kystruten AS er å sikre eit dagleg tilbod heile året mellom Bergen og Kirkenes for distansereisande og godstransport nord for Tromsø. Regjeringa vil sikre eit godt og likeverdig posttilbod over heile landet, tilpassa den endra etterspurnaden etter posttenester.

Prioriteringar framover med ei strammare ramme til samferdsel

St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019* blei lagt fram av regjeringa Stoltenberg II i 2009. Meldinga var startskotet for ei auka satsing på samferdsel. Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* vidareførte denne satsinga. Meldingene la eit viktig grunnlag for at løyvingane til samferdselsområdet auka betydeleg frå 2009 til 2022. I denne perioden auka samferdsel sin del av utgiftene på statsbudsjettet frå 3,1 pst. til 5,4 pst. I tiårsperioden frå 2013 er samferdselsbudsjettet nominelt blitt omtrent dobla.

Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* blei handsama av Stortinget i juni 2021, jf. Innst. 653 S (2020–2021). Det var i meldinga lagt opp til å halde fram veksten i dei økonomiske rammene, men med atterhald om at rammene må tilpassast det samla økonomiske opplegget i statsbudsjettet og tilstanden i norsk økonomi. Etter framlegget har det vore ein ekstraordinær situasjon med verknadene av koronapandemien, krigen i Ukraina og stigande prisar. Den endra tryggingssituasjonen i Europa har konsekvensar for forsvarspolitikken og forsyningstryggleiken, og situasjonen gjer det generelt nødvendig å auke satsinga på andre område. Saman med ein endra økonomisk situasjon, der norsk økonomi er i ein høgkonjunktur med høgare renter, høg sysselsetting og lønns- og prispress, meiner regjeringa det er nødvendig å dempe innsatsen på og prioritere strengare innanfor samferdselssektoren. Målet er å unngå ytterlegare press i norsk økonomi.

Auka prisar på energi og materialar, som igjen gir auka kostnader i kontraktane med entreprenørane, gir mindre igjen for kvar krone verksemdene bruker på drift, vedlikehald og utbygging. Kraftig prisvekst i kombinasjon med mindre rom for vekst i åra framover gjer det desto viktigare å gjere dei riktige prioriteringane.

Nasjonal transportplan har blitt lagt fram fem gongar sidan den første stortingsmeldinga i 2000. Regjeringa har avgjort at neste nasjonale transportplan skal leggjast fram eitt år tidlegare enn praksis skulle tilseie. Det inneber at transportplanen blir lagt fram våren 2024 for perioden 2025–2036. Den nye transportplanen skal vere oppdatert og tilpassa Noregs framtidige transportbehov, samtidig som dei økonomiske rammene er tilpassa ei framtid med forventningar om auka behov i andre sektorar. Regjeringa vil i meldinga gi ei heilskapleg vurdering av prioriteringane innanfor sektoren. I avsnitta under blir det gjort greie for retningsendringar fram til regjeringa har lagt fram den nye transportplanen.

Regjeringa sin hovudstrategi vil vere å ta vare på eksisterande veg- og jernbaneinfrastruktur. Ei prioritering av vedlikehald og fornying av infrastrukturen vil leggje til rette for at vedlikehaldsetterslepet på veg- og jernbaneinfrastruktur kan reduserast.

Regjeringa prioriterer rasjonell framdrift i prosjekta som allereie er sette i gang. Det vil i dei nærmaste åra vere mindre rom for å starte opp store investeringsprosjekt på riksveg og jernbane enn det som følgjer av Nasjonal transportplan 2022–2033, og det vil ta lengre tid å gjennomføre dei prioriterte prosjekta. Planen la opp til ein betydeleg vekst i samferdselsinvesteringane i planperioden. Regjeringa vil i styringa av samferdselssektoren dei nærmaste åra ta utgangspunkt i at det vil vere avgrensa rom for vekst i løyvingane.

I statsbudsjettet for 2022 blei det sett av midlar til førebuande arbeid for sikre at fleire prosjekt i Nasjonal transportplan 2022–2033 kunne bli klare for anleggsstart. Dette gjaldt:

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

Med regjeringas budsjettforslag ligg det ikkje an til at nokre av desse vil bli starta opp i 2023. Det er heller ikkje sett av midlar til førebuande arbeid. Vidare framdrift i prosjekta vil bli vurdert fram mot statsbudsjettet for 2024.

Det er heller ikkje sett av midlar til jernbanestrekninga Stokke–Sandefjord i 2023. Prosjektet Ringeriksbana/ny E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss blir ikkje vidareført som eit fellesprosjekt. Vegdelen går inn i den ordinære porteføljen til Nye Veier AS, medan Ringeriksbana blir lagt tilbake i Bane NOR SF sin porteføljе. Det vil i åra framover ikkje vere mogeleg å halde planlagt framdrift i nye prosjekt som skal betre framføringa av godstrafikk på jernbanen, samanlikna med framdrifta lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Fram mot ny nasjonal transportplan skal både Statens vegvesen og Nye Veier sjå på om det er mogeleg å nedskalere prosjekt, t.d. om fleire strekningar kan utbetrast framfor fullskala utbygging. Samferdselsdepartementet vil vurdere vegnormalane for å sikre ein meir hensiktsmessig standard på utbyggingsprosjekta. Departementet har òg bedt verksemdene vurdere korleis metodikken for samfunnsøkonomiske analysar kan utviklast vidare, m.a. knytt til korleis næringstransport/godstransport og vegar med låg årsdøgntrafikk betre kan bli ivaretatt i analysane.

I dei største byområda prioriterer regjeringa å følgje opp og vidareføre allereie inngåtte byvekstavtalar og belønningsavtalar, og å inngå byvekstavtale for Tromsø viss dei pågåande forhandlingane leier fram. I desse avtalane ligg det ei omfattande prioritering av kollektivtransport, sykling og gange, men det vil vere avgrensa rom for nye satsingar.

Samferdselsdepartementet er i gang med å evaluere tilskotsordningane i byområda. Dette inneber at regjeringa ikkje vil starte forhandlingar om byvekstavtalar med Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glomma-regionen og Grenland og heller ikkje reforhandle byvekstavtalane for Osloområdet, Bergens-området og Nord-Jæren før evalueringa ligg føre. For Trondheims-området er partane samde om at byvekstavtalen skal reforhandlast, men det er ikkje aktuelt med auka statleg bidrag.

I lys av eit strammare økonomisk handlingsrom vil det bli endå viktigare enn før å utnytte eksisterande infrastruktur og transporttilbod. Digitalisering og effektiv bruk av stordata kan spele ei viktig rolle for å oppnå dette og bidra til at dei transportpolitiske måla blir nådde på ein meir effektiv måte. Regjeringa prioriterer derfor å halde fram med dei pågåande teknologisatsingane innanfor vegsektoren og jernbanesektoren og trappe opp satsinga på data/stordataprosjektet i regi av Entur AS.

1.2 Hovudprioriteringar i budsjettet for 2023

Tabell 1.1 Utgifter fordelte på programkategoriar

(i 1 000 kr)

Kat.	Nemning	Rekneskap 2021	Saldert budsjett 2022	Budsjettets stilling pr 1. halvår	Forslag 2023
21.10	Administrasjon m.m.	440 509	489 200	488 643	496 900
21.20	Luftfartsformål	5 486 221	1 436 678	1 350 188	2 978 700
21.30	Vegformål	39 688 617	39 916 728	39 765 958	39 540 800
21.40	Særskilde transporttiltak	5 735 392	6 553 600	6 328 600	7 033 100
21.50	Jernbaneformål	30 823 923	31 785 244	32 863 944	31 503 600
21.60	Kystforvaltning	2 535 336			
Sum programområde 21		84 709 998	80 181 450	80 797 333	81 553 100
22.10	Posttenester	760 310	945 600	945 600	1 260 600
Sum programområde 22		760 310	945 600	945 600	1 260 600

Hovudprioriteringane i budsjettforslaget for Samferdselsdepartement er:
- nye lufthamner i Nordland
- eit trygt og framkomeleg vegnett i heile landet
- eit godt togtilbod etter koronapandemien
- lågare ferjetakstar og gratis ferjer til samfunn utan vegsamband til fastlandet
- tiltak mot sosial dumping i transportsektoren.

Det er foreslått å løyve 82,7 mrd. kr til formål under Nasjonal transportplan, som er ein reell reduksjon på 0,8 mrd. kr frå saldert budsjett 2022. Formål under Nasjonal transportplan inkluderer òg den ikkje avgiftsfinansierte delen av verksemda til Kystverket og delar av rammetilskotet til fylkeskommunane (opprusting og fornying av fylkesvegnettet, kompensasjon for å følgje opp forskrift om tunnelsikkerheit og ras- og skredsikring fylkesveg).

Regjeringa prioriterer 1,7 mrd. kr til planlegging og utbygging av to nye lufthamner i Nordland. Det er foreslått midlar til planlegging av ny lufthamn i Bodø og til å kjøpe dagens lufthamnareal frå Forsvaret. Til ny lufthamn ved Mo i Rana er det foreslått midlar til anleggsstart.

Vidare prioriterer regjeringa eit trygt og framkommeleg vegnett i heile landet. Med budsjettforslaget vil vedlikehaldsetterslepet på riksveg bli redusert med om lag 0,4 mrd. kr. Regjeringa foreslår 18,5 mrd. kr til investeringar på riksveg, med aktivitet i heile landet. I 2023 blir det lagt til rette for oppstart av OPS-prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark og tre store prosjekt/delprosjekt under Nye Veier AS.

Regjeringa foreslår vidare 17,5 mrd. kr til jernbaneinvesteringar og prioriterer å fullføre igangsette prosjekt som vil gi eit betre tilbod gjennom fleire avgangar og raskare tog. InterCity-prosjekta til Tønsberg, Moss og Hamar er prioritert med rasjonell framdrift, i tillegg til signal- og sikringssystemet ERTMS. Regjeringa foreslår ei kostnadsramme på 3,7 mrd. kr til å kjøpe 25 nye lokal- og regiontog. Regjeringa ønsker eit godt togtilbod også etter koronapandemien. Langsiktige effektar av koronapandemien har auka kostnadene for togselskapa. Regjeringa foreslår 5,2 mrd. kr til kjøp av persontransport med tog, som er ein auke på over 1 mrd. kr frå saldert budsjett 2022. Behovet for midlar er basert på anslag for trafikkutviklinga i 2023 og vil bli påverka av utviklinga i passasjertala.

Med verknad frå midten av august 2023 er det foreslått å utvide ordningane med gratis ferjer og reduserte takstar på riks- og fylkesvegferjene med 50 pst. samanlikna med takstnivået 1. januar 2021.

Det er sett av 40 mill. kr til å følgje opp tiltak i regjeringas komande handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren.

Regjeringa foreslår å bruke 30 mill. kr til tiltak som skal gi betre bruk av data i transportsektoren. Dette skal m.a. føre til betre planlegging av kollektivtilbodet og betre informasjon til dei reisande. Regjeringa foreslår òg å oppgradere dei digitale systema i vegtrafikksentralane for å redusere sårbarheita og auke fleksibiliteten i den digitale infrastrukturen.

Regjeringa held fram satsinga på attraktive og klimavenlege byar med god framkome. Det er sett av 6,5 mrd. kr til tiltak for kollektivtransport, sykling og gange i byområda, som er ein auke på over 400 mill. kr frå saldert budsjett 2022.

Nærare om budsjettforslaget

Administrasjon, forsking og utvikling

Samla budsjettforslag til administrasjon m.m. er på 496,9 mill. kr.

Det er foreslått 282,7 mill. kr på Samferdselsdepartementets budsjett over kap. 1300. Forslaget omfattar drift av departementet, kontingentar til internasjonale organisasjonar, tilskot til trafikktryggleiksformål og til samferdselsberedskap.

Vidare omfattar programkategorien løyvingar til forsking og utgreiingar over kap. 1301. Her er det samla foreslått å løyve 214,2 mill. kr. Løyvinga vil i hovudsak gå til samferdselsforsking, som blir fordelt til program i Norges forskningsråd innanfor energi, transport og lågutslepp og ordninga Pilot-T. Det blir òg foreslått midlar til tilskotsordninga til pilotprosjekt for fossilfrie anleggsplassar.

Luftfartsformål

Samla budsjettforslag til luftfartsformål er 2 978,7 mill. kr.

Det er foreslått 942,1 mill. kr til kjøp av innanlandske flyruter, ein auke på 14 pst. frå saldert budsjett 2022.

Til ny lufthamn i Mo i Rana og flytting av Bodø lufthamn er det foreslått eit tilskot til Avinor på i alt 1 660 mill. kr. Forslaget fordeler seg med 653 mill. kr til bygging av ny lufthamn ved Mo i Rana og 1 007 mill. kr til Avinors planlegging av ny lufthamn i Bodø og kjøp av dagens lufthamnareal.

Til Luftfartstilsynet er det foreslått å løyve 286,5 mill. kr. Frå 2023 blir Luftfartstilsynet styresmakt for tilsyn med romaktiviteter.

Til Statens havarikommisjon er det foreslått å løyve 90,1 mill. kr.

Vegformål

Til vegformål er det i alt foreslått å løyve 39 541 mill. kr.

Det er foreslått 33 418 mill. kr til Statens vegvesen og 6 103 mill. kr til Nye Veier AS.

Det er foreslått 9 361 mill. kr til drift og vedlikehald av riksvegar over budsjettet til Statens vegvesen. I tillegg kjem midlar til drift og vedlikehald i det årlege bidraget til Nye Veier AS og til OPS-prosjekt. Til trafikant- og køyretøytilsyn er det foreslått 2 292 mill. kr.

Til investering i riksvegar er det i alt foreslått å løyve 18,5 mrd. kr. Det er sett av 12,4 mrd. kr på Statens vegvesens investeringspostar, og 6,1 mrd. kr til Nye Veier, som i hovudsak driv utbyggingsaktivitet. I tillegg kjem om lag 10,8 mrd. kr i ekstern finansiering til riksveginvesteringar.

Det er i 2023 lagt opp til å opne desse vegprosjekta med kostnad over 1 mrd. kr for trafikk som tidlegare var planlagt opna i 2022:

- E39 Kristianborg–Bergen sentrum (Sykkelstamveien) i Vestland
- E69 Skarvbergtunnelen i Troms og Finnmark.

Det er lagt opp til rasjonell framdrift i igangsette prosjekt.

Nye Veier har førebels lagt opp til å starte anleggsarbeid for desse vegprosjekta:

- E6 Ulsberg–Melhus i Trøndelag (delprosjektet E6 Berkåk–Vindåsliene)
- E6 Moelv–Øyer i Innlandet (delprosjektet E6 Storhove–Øyer)
- E6 Sørelva–Borkamo i Nordland.

Statens vegvesen legg opp til å halde fram med førebuande arbeid på OPS-prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark. Dette legg til rette for at anleggsarbeid vil kunne starte opp i løpet av 2023.

Til riksvegferjedrifta er det foreslått å løyve 2 862 mill. kr. Det er prioritert to ferjer i heilårsdrift på E6 Bognes–Skarberget som følgje av driftsoppstart av ny kontrakt 1. desember 2022, mot ei ferje i dag. Vidare omfatter løyvinga gratis ferje til samfunn utan vegsamband til fastlandet og i ferjesamband med under 100 000 passasjerar årleg. Regjeringa foreslår òg at det blir sett av midlar for ein vidare reduksjon av takstane slik at takstane frå midten av august 2023 blir 50 pst. lågare enn takstane 1. januar 2021.

Det er over Statens vegvesen sitt budsjett foreslått i alt 846,7 mill. kr til tilskotsordningar som er

retta mot fylkeskommunane og kommunane og rentekompensasjon for transporttiltak i fylka.

Tilskotet til reduserte bomtakstar utanfor byområda blir foreslått løyvd med 647,7 mill. kr. Løyvinga er fordelt med 597,7 mill. kr til å vidareføre den opphavlege tilskotsordninga som blei innført i 2017, og 50 mill. kr til å vidareføre fritak i innkrevjinga på sidevegsbommar i prosjektet E6 Kolomoen–Moelv i Innlandet.

Det er foreslått å løyve 19,4 mill. kr til Vegtilsynet.

Særskilde transporttiltak

Det er foreslått eit samla budsjett på 7 033 mill. kr til særskilde transporttiltak.

Det er foreslått å løyve 5 508 mill. kr i til transport i byområde mv. Forslaget er fordelt med 2 145 mill. kr i tilskot til store kollektivprosjekt der staten dekkjer 50 pst. av kostnadene, 3 352 mill. kr i andre tilskot til byområda og 11,1 mill. kr til konkurransen Smartare transport.

På bakgrunn av gjeldande byvekstavtalar er det lagt til grunn denne fordelinga av tilskotet til dei store kollektivprosjekta som det er sett av midlar til i 2023:

- 1 423 mill. kr til Fornebubanen i Oslo og Viken
- 170 mill. kr til Metrobuss i Trondheim
- 552 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren.

Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen blir opna hausten 2022. Heile det statlege tilskotet til prosjektet vil vere utbetalt ved utgangen av 2022.

Andre tilskot til byområda er fordelt med:

- 381 mill. kr til belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda
- 1 272 mill. kr til belønningsmidlar til byvekstavtalar
- 971 mill. kr til reduserte bompengar og betre kollektivtilbod
- 326 mill. kr til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk
- 318 mill. kr til mindre investeringstiltak på kommunal og fylkeskommunal veg i byvekstavtalar
- 54 mill. kr til å fjerne rushtidsavgift på Nord-Jæren
- 30 mill. kr i tilskot til mindre byområde som ikkje er omfatta av byvekstavtalane.

Det er òg satt av i alt om lag 1 mrd. kr til mindre investeringstiltak over veg- og jernbanebudsjettet for å følgje opp byvekstavtalar. Midlane over vegbudsjettet vil i hovudsak gå til å byggje samanhengande sykkelvegnett og tiltak for betre framkome for kollektivtransporten, medan midlane på jernbanebudsjettet vil gå til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbana.

Til ordninga for utvida TT-tilbod til brukarar med særlege behov er det foreslått å løyve 316,5 mill. kr. Vidare er det foreslått å løyve 82,8 mill. kr til ordninga med forvaltning av system for nasjonal reiseplanleggar og elektronisk billettering og 20 mill. kr til kjøp av tenester frå Entur AS. Det er foreslått 30,4 mill. kr, ein auke på 15 mill. kr frå saldert budsjett 2022, til IKT utviklingsarbeid retta mot teknisk tilrettelegging for auka samarbeid om data mellom transportverksemdene underlagt Samferdselsdepartementet.

Til avtalene med Hurtigruten Coastal AS og Havila Kystruten AS om kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen–Kirkenes er det foreslått 1 075 mill. kr. Forslaget blir fordelt med om lag 720 mill. kr til Hurtigruten Coastal AS og om lag 350 mill. kr til Havila Kystruten AS i samsvar med inngåtte avtalar.

I perioden 2013–2016 blei det sett inn til saman 100 mrd. kr i eit infrastrukturfond. Den årlege avkastninga har vært brukt til formål på Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementets budsjett. Regjeringa foreslår å avvikla infrastrukturfondet, og vidareførar avkastninga som ordinære utgiftsløyvingar. Fondskapitalen blir tilbakeført til statskassa.

Jernbaneformål

Det er foreslått å løyve 31 504 mill. kr til jernbaneformål.

Til Jernbanedirektoratet er det foreslått å løyve 31 403 mill. kr. Løyvinga dekkjer i hovudsak kjøp av tenester frå Bane NOR SF for drift og vedlikehald og planlegging og investeringar i jernbaneinfrastruktur, og kjøp av persontransporttenester med tog. Vidare dekkjer løyvinga drift av direktoratet, inkl. utgreiingsoppgåver og tilskot til togmateriell, tilskot til overføring av gods frå veg til jernbane og tilskot til kulturminne i jernbanesektoren.

Det er foreslått å løyve 17 533 mill. kr til investering og planlegging av jernbaneinfrastruktur. Løyvinga skal sikre rasjonell framdrift i dei store igangsette prosjekta på Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Dovrebanen, som skal gi eit betre tilbod gjennom fleire avgangar og raskare tog. Utbygginga av nytt signalsystem på jernbanenettet (ERTMS), og elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen held fram.

For å leggje til rette for et meir attraktivt togtilbod på Vossebanen mellom Arna og Bergen er det anslått å bruke 1,2 mrd. kr til utbygging av samanhengande dobbeltspor på strekninga. Dette inkluderer modernisering av Nygårdstangen godsterminal. Dette vil gi eit betre togtilbod med fleire avgangar for lokaltoga i Bergen og auka kapasitet for godstrafikken.

Det er foreslått å løyve 7 839 mill. kr til drift og vedlikehald av jernbaneinfrastrukturen. Løyvinga skal bidra til å nå måla om ein sikker og tilgjengeleg infrastruktur og til å oppretthalde aktivitetsnivået i leverandørmarknaden, der Bane NOR er tilnærma einaste kunde. Viss Bane NOR opprettheld fornyinga på same nivå som i 2022, justert for prisvekst, vil vedlikehaldsetterslepet auke med 1,2 mrd. kr til 26,2 mrd. kr ved utgangen av 2023.

Til statleg kjøp av persontransporttenester med tog er det foreslått å løyve 5 207 mill. kr, ein auke på om lag 1 mrd. kr frå saldert budsjett 2022. Auken gjeld i hovudsak utgifter til togoperatørane og ettårig direktildelt avtale med Vygruppen etter koronaepidemien og kompensasjon for auka infrastrukturavgift. I 2023 skal togtilbodet styrkjast etter opninga av Follobanen. Det blir i løpet av våren 2023 innført timefrekvens til og frå Gjøvik som følgje av ferdigstilling av kryssingsspor og ERTMS.

Regjeringa foreslår å kjøpe 25 nye tog som skal nyttast på Austlandet. Toga har ei forventa kostnad på 3 242 mill. kr og vert etter planen teke i bruk frå 2026.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått å løyve 101 mill. kr. Løyvinga skal m.a. dekkje nye oppgåver i samband med marknadsovervaking, utrulling av ERTMS og nye digitale løysingar.

Posttenester

Til kjøp av posttenester er det foreslått å løyve 1 261 mill. kr.

Løyvinga omfattar 1 070 mill. kr til statleg kjøp av posttenester frå Posten Norge AS, ein auke på 42 pst. frå saldert budsjett 2022. Til avisomdeling i deler av landet der det ikkje er kommersielle avisbodnett er det sett av 63 mill. kr til kontrakten med Aktiv Norgesdistribusjon for omdeling av aviser på laurdagar, og 127,6 mill. kr til kjøp av avisomdeling på vekedagar etter kontrakt med Posten Norge.

2 Oppmodingsvedtak

2.1 Oppfølging av oppmodingsvedtak

Tabell 2.1 gir ein oversikt over oppmodingsvedtak under Samferdselsdepartementet. Oversikten omfattar alle vedtaka frå stortingssesjonen 2021–2022 og dei vedtaka frå tidlegare stortingssesjonar som kontroll- og konstitusjonskomiteen i Innst. 141 S (2021–2022) meinte ikkje var kvitterte ut. I tabellen går det fram om Samferdselsdepartementet no legg opp til å avslutte rapporteringa av oppmodingsvedtaket eller om departementet òg vil rapportere på vedtaket i budsjettproposisjonen for 2024.

Tabell 2.1 Oversikt over oppmodingsvedtak ordna etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Punkt	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2021–2022	35	1	Basere anbod i fylkeskommunal ferje- og båttrafikk på nullutsleppsteknologi	Nei
2021–2022	35	8	Likestille GA-køyretøy med el- og hydrogendrivne bilar i bomringane	Ja
2021–2022	35	14	Etablere nasjonal ordning med miljørabatt for el-varebil ved bompasseringar	Nei
2021–2022	35	19	Verknader på klimagassutslepp av investeringar på veg og jernbane	Ja
2021–2022	35	21	Bruke handlingsrommet i vegnormalane	Ja
2021–2022	35	22	Redusere støy- og forureiningsbelastinga for bebuarar langs rv. 4 mellom Sinsen og Grorud	Ja
2021–2022	35	23	Vurdere vegporteføljen i Nasjonal transportplan for effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamåla og vurdere vegnormalane	Ja
2021–2022	35	24	Fullverdig konseptvalutgreiing for Nord-Norgebanen	Ja
2021–2022	361		Vurdere passasjerutviklinga og den økonomiske situasjonen for kollektivselskapa	Ja
2021–2022	362		Setje mål om del reisande med kollektiv og jernbane	Ja
2021–2022	466		Følgje opp skredfaktormodellen og vurdere alle relevante prosjekt på to sikringsnivå	Ja
2021–2022	467		Innovasjonsprogram for skredsikring	Nei
2021–2022	468		Om dagens driftskontraktar for vegvedlikehald er optimale	Ja
2021–2022	469		Insentivordning for førebyggjande skredkontrollanlegg og varslingssystem	Nei

Tabell 2.1 Oversikt over oppmodingsvedtak ordna etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Punkt	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2021–2022	470		Heilskaplege nasjonale ras- og skredsikringsplanar for riks- og fylkesvegnettet	Nei
2021–2022	541		Låg- og nullutsleppsteknologi i anboda på kortbanenettet	Ja
2021–2022	542		Foreslå verkemiddel for å redusere utsleppa frå luftfarten	Nei
2021–2022	543		Senter for klimanøytral regional luftfart	Nei
2021–2022	553		Framdriftsplan for å få dieseldrivne jernbanestrekningar over på nullutsleppsteknologi	Nei
2021–2022	559		Vurdere om statens bidrag gjennom ferjeavløysingsmidlar til Nordøyvegen bør bereknast på nytt	Ja
2021–2022	695		Bruke ev. mindreforbruk på prosjektet Nordøyvegen til kutt i bompengar	Ja
2021–2022	709		Forsøksprosjekt med nullutsleppsteknologi på dieselbaserte banestrekningar	Nei
2021–2022	757		Obligatorisk takstfritak for biogasskøyretøy på strekningar finansierte av bompengar	Ja
2021–2022	834		Utbetaling av tilskot til kollektivselskapa	Ja
2021–2022	839		Vidareføre tilskotsordninga til mindre byområde utan byvekstavtalar	Ja
2021–2022	842		Nullutslepp eller biogass i alle nye anbod for ferjer og fossilfritt i nye anbod for hurtigbåtar	Nei
2021–2022	844		Nedskalere store prosjekt i Statens vegvesen og Nye Veier AS	Ja
2020–2021	210		Avgrense utanlandsk lastebiltransport i Noreg	Ja
2020–2021	211		Halde tilbake køyretøy som skuldar bompengar	Ja
2020–2021	582		Avvente planlagde nedleggingar eller reduksjonar i tenestetilbodet ved trafikkstasjonane	Ja
2020–2021	589		Stortingsmelding om nasjonal luftfartsstrategi	Nei
2020–2021	596		Oppheve kravet til helseattest for førarkort for eldre	Ja
2020–2021	597		Ny vurdering av om dei som er fråtekne førarkort, er eigna til å køyre bil	Ja
2020–2021	661		Reduserte ferjetakstar og forpliktande plan for å halvere dei på riks- og fylkesvegsamband	Ja
2020–2021	768		Traseval og mogeleg finansieringsmodell for prosjektet Oslo–Stockholm 2.55	Ja
2020–2021	800		Forskriftsendring knytt til endring av tillate totalvekt på 7 500 kg eller meir	Nei

Tabell 2.1 Oversikt over oppmodingsvedtak ordna etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Punkt	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2020–2021	960		Medisinsk grunna dispensasjon etter førarkort-regelverket for svaksynte	Nei
2020–2021	1013		Oppheve kravet om helseattest for eldre bilførarar	Ja
2020–2021	1065		Mobil- og internettdekking i nye riksvegprosjekt	Nei
2020–2021	1098		Permanent løysing for småflyaktiviteten i Oslo-området	Nei
2020–2021	1210		Evaluere lov om utleige av små elektriske køyretøy på offentleg grunn	Nei
2020–2021	1230		Vedlikehald og opprusting av Tinnosbanen	Ja
2020–2021	1232		Utarbeide forbrukarvennleg nasjonal ladestrategi	Ja
2020–2021	1233		Innarbeide universell utforming av samferdsels-sektoren som eit overordna mål i all transport-planlegging	Nei
2020–2021	1235		Nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av riks- og fylkesvegar	Ja
2020–2021	1240		Prøveordning med fartsgrense på 120 km/t på motorvegar med fire felt	Ja
2020–2021	1242		Informasjonsskilt langs vegane	Nei
2019–2020	435		Digitalt transportregister for all internasjonal godstrafikk, kombinerte transportar og kabotasjeturar i Noreg	Nei
2018–2019	345		Administrative sanksjonar ved brot på kabotasje-regelverket	Nei

2.2 Stortingssesjonen 2021–2022

Basere anbod i fylkeskommunal ferje- og båttrafikk på nullutsleppsteknologi

Vedtak nr. 35, punkt 1, 2. desember 2021

> *«Stortinget ber regjeringen legge til grunn at anbud i fylkeskommunal ferje- og båttrafikk så langt det lar seg gjøre skal baseres på teknologi, og kompensere fylkeskommuner for merkostnader knyttet til dette.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2021–2022) *Nasjonalbudsjettet 2022,* jf. Innst. 2 S (2021–2022).

På oppdrag fra Klima- og miljødepartementet har Direktoratet for forvaltning og økonomistyring, Miljødirektoratet, Sjøfartsdirektoratet og Statens vegvesen utarbeidet en rapport med forslag til lav- og nullutslippskrav ved anskaffelse av ferjer og hurtigbåter. Klima- og miljødepartementet ga deretter de samme direktoratene i tilleggsoppdrag å utrede mulig hjemmel for slike krav i skipssikkerhetsloven. På grunnlag av disse utredningene vil Samferdselsdepartementet, i samarbeid med Klima- og miljødepartementet, vurdere hvordan et ev. krav bør utformes. Grunnlag for kompensasjon vil også avhenge av hvordan kravene utformes.

Departementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Likestille GA-køyretøy med el- og hydrogendrivne bilar i bomringane

Vedtak nr. 35, punkt 8, 2. desember 2021

> *«Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem forslag om hvordan man kan likestille GA-kjøretøy som kjører på biogass, med el- og hydrogendrevne biler i bomringene snarest mulig og i løpet av 2022.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2021–2022) *Nasjonalbudsjettet 2022,* jf. Innst. 2 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet redegjorde i Prop. 111 S (2021–2022) *Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.* for oppfølgingen av vedtaket og opplyste at departementet ville komme tilbake til Stortinget om saken, noe flertallet i transportkomiteen ikke hadde merknader til, jf. Innst. 456 S (2021–2022).

Departementet mener dette anmodningsvedtaket er sammenfallende med anmodningsvedtak nr. 757 av 10. juni 2022 og viser til omtalen under vedtak nr. 757.

Departementet anser at anmodningsvedtaket med dette er fulgt opp.

Etablere nasjonal ordning med miljørabatt for elvarebil ved bompasseringar

Vedtak nr. 35, punkt 14, 2. desember 2021

> *«Stortinget ber regjeringen etablere en nasjonal ordning med miljørabatt for elvarebil ved betaling for bompasseringer.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2021–2022) *Nasjonalbudsjettet 2022,* jf. Innst. 2 S (2021–2022).

Elbiler er konkurransedyktige med fossile kjøretøy i de fleste personbilsegmentene, og utbredelsen øker raskt. Utviklingen for lette el-varebiler er ikke kommet like langt. Som øvrige nullutslippskjøretøy er el-varebiler i dag omfattet av den nasjonale ordningen der det er mulig med en redusert takst på inntil 50 pst. av normaltakst. Dette opplegget er fastsatt ved oppfølgingen av Stortingets anmodningsvedtak nr. 108, punkt 2c for sesjonen 2016–2017, jf. Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar* og Innst. 380 S (2017–2018).

Regjeringen foreslår nå at det etter vedtak fattet av berørte lokale myndigheter, kan fastsettes en takst for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på inntil 70 pst. av normaltakst, jf. nærmere omtale i del II under Programkategori 21.30 Veiformål, Andre saker.

Departementet forstår anmodningsvedtaket som at Stortinget ber om at det opprettes en egen takstklasse for el-varebiler, som et fortsatt insentiv til innfasing av el-varebiler under 3 500 kg (takstgruppe 1). Det er kun i bompengefinansierte bypakker med miljødifferensiert takstsystem at det er opprettet egne takstklasser innenfor de to takstgruppene lette og tunge kjøretøy (hhv. takstgruppe 1 og takstgruppe 2). I slike bypakker er det i dag åpnet for at lokale myndigheter kan beslutte fritak for betaling av bompenger for lette el-varebiler, selv om det innføres en takst (betaling) for øvrige lette elbiler. Dersom det heller er ønskelig med en lavere takst for el-varebiler fremfor fritak, må det etableres en egen takstklasse for disse kjøretøyene innenfor takstgruppe 1. Dette vil departementet vurdere i det videre arbeidet.

Utenfor byområder vil det være mer utfordrende å innføre en lavere bompengetakst for elvarebil enn for øvrige nullutslippskjøretøy. Formålet med bompenger på de strekningsvise bompengeprosjektene er finansiering, ikke regulering. Det er derfor viktig å sikre bompengeselskapenes muligheter for å kunne håndtere sine låneforpliktelser. Det er her en forskjell fra bompenger i byområder, jf. veglova § 27, andre ledd, jf. at slike bompengefinansierte bypakker er porteføljestyrte. Videre er det noen organisatoriske og tekniske begrensninger ved det tekniske AutoPASS-systemet. Departementet vil likevel vurdere nærmere om og ev. hvordan behovet for å kunne skille mellom lette personbiler og lette varebiler innenfor nullutslippskjøretøy kan ivaretas også utenfor byområdene, særlig i strekningsvise veiprosjekter inn mot de store byene. Dette vil kunne fremme en fortsatt innfasing av mindre elvarebiler uavhengig av endringer i bruksfordelene for elbiler for øvrig.

Departementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Verknader på klimagassutslepp av investeringar på veg og jernbane

Vedtak nr. 35, punkt 19, 2. desember 2021

> *«Stortinget ber regjeringen fra og med statsbudsjettet 2023 rapportere systematisk på kunnskap som foreligger om alle vesentlige virkninger på klimagassutslipp av forslag som fremmes om investeringer innenfor vei og jernbane.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2021–2022) *Nasjonalbudsjettet 2022,* jf. Innst. 2 S (2021–2022).

Det knytter seg betydelige metodiske utfordringer til en slik rapportering. For å sikre en konsistent tilnærming og sammenliknbare resultater ba Samferdselsdepartementet Statens vegvesen etablere en arbeidsgruppe med Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF og Nye Veier AS. Virksomhetene ble bedt om å utarbeide tall for utslipp fra bygging, drift, vedlikehold og trafikk fra vei- og jernbaneprosjekter over 1 mrd. kr som får midler til anleggsstart og/eller forberedende arbeider, første gang for budsjettåret 2023. Tallene for de aktuelle veiprosjektene er rapportert i del III under kapittel 6 Klima og miljø. For 2023 er det ikke foreslått noen slike prosjekter på jernbane.

Anmodningsvedtaket anses med dette som fulgt opp.

Bruke handlingsrommet i vegnormalane

Vedtak nr. 35, punkt 21, 2. desember 2021

> *«Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen og Nye Veier AS ved bygging av nye veier bruker handlingsrommet i vegnormalene for å sikre at tapet av matjord og natur blir så lavt som mulig, samt sørge for at utbyggingskostnader og bompenger holdes nede.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2021–2022) *Nasjonalbudsjettet 2022,* jf. Innst. 2 S (2021–2022).

I styringsdialogen med Statens vegvesen og Nye Veier AS har Samferdselsdepartementet bedt de to virksomhetene følge opp saken. Departementet vil også i den videre styringsdialogen med de to virksomhetene følge opp hvordan gjeldende og ev. endrede veinormaler støtter opp under måloppnåelse for veipolitikken.

Samferdselsdepartementet anser med dette at anmodningsvedtaket er ivaretatt.

Redusere støy- og forureiningsbelastinga for bebuarar langs rv. 4 mellom Sinsen og Grorud

Vedtak nr. 35, punkt 22, 2. desember 2021

> *«Stortinget ber regjeringen ta initiativ overfor Statens Vegvesen om å gjennomføre tiltak og reguleringer i dialog med Oslo kommune som kan redusere den lokale støy- og forurensningsbelastningen for beboere langs Riksvei 4 mellom Sinsen og Grorud.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2021–2022) *Nasjonalbudsjettet 2022,* jf. Innst. 2 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet redegjorde for oppfølgingen av vedtaket i Prop 111 (2021–2022) *Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.* Flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 456 (2021–2022) ikke merknader til oppfølgingen.

Statens vegvesen har på nytt invitert Oslo kommune til å se på hvilke tiltak som kan være mulige å gjennomføre, og som både bidrar til å bedre boforholdene og samtidig sikrer tilfredsstillende fremkommelighet for næringstrafikken.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Vurdere vegporteføljen i Nasjonal transportplan for effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamåla og vurdere vegnormalane

Vedtak nr. 35, punkt 23, 2. desember 2021

> *«Stortinget ber regjeringen frem mot statsbudsjettet 2023 komme tilbake med en vurdering av veiporteføljen i NTP for å sikre en effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamålene.*
>
> *Gjennomgangen skal også vurdere veinormalene, herunder en høyere terskel for trafikkmengde for bygging av firefelts motorveier.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2021–2022) *Nasjonalbudsjettet 2022,* jf. Innst. 2 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet viser til redegjørelsen i kapittel 1.1 under overskriften *Prioriteringar framover med ei strammare ramme til samferdsel* og i 21.30 Veiformål under *En ansvarlig og balansert veipolitikk* i Del II.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Fullverdig konseptvalutgreiing for Nord-Norgebanen

Vedtak nr. 35, punkt 24, 2. desember 2021

> *«Stortinget ber regjeringen sikre en fullverdig KVU for Nord-Norgebanen som skal bli en del av grunnlaget for neste NTP.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2021–2022) *Nasjonalbudsjettet 2022,* jf. Innst. 2 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet har i supplerende tildelingsbrev nr. 2 av 24. februar 2022 bedt Jernbanedirektoratet sette i gang en konseptvalgutredning for Nord-Norgebanen. Denne utredningen skal ferdigstilles innen midten av august 2023.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Vurdere passasjerutviklinga og den økonomiske situasjonen for kollektivselskapa

Vedtak nr. 361, 24. januar 2022

> *«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2022 vurdere kollektivselskapenes passasjerutvikling og økonomiske situasjon og legge frem forslag for å kompensere for tap av billettinntekter og forhindre rutekutt.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 51 S (2021–2022) om endringer i statsbudsjettet 2022 under bl.a. Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 119 S (2021–2022). Der ble også bevilgningen økt med 1 480 mill. kr for å kompensere fylkeskommunene i perioden januar–juli 2022 for reduserte inntekter og økte kostnader til fylkeskommunal kollektivtrafikk som følge av koronapandemien.

I forbindelse med Prop. 115 S (2021–2022) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2022* ble det beregnet at bevilgningen på kap. 572 Rammetilskudd til fylkeskommuner, post 64 Skjønnstilskudd, på Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett kunne reduseres med 784 mill. kr. Stortinget bevilget samtidig 500 mill. kr til omstillingsmidler til fylkeskommunene, jf. kap. 572, post 64. Pandemien kan føre til endringer i reisemønstre også på lang sikt, og det er nødvendig at fylkeskommunene tilpasser kollektivtilbudet til en ny normal.

Samferdselsdepartementet anser anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Setje mål om del reisande med kollektiv og jernbane

Vedtak nr. 362, 24. januar 2022

> *«Stortinget ber regjeringen sette et mål om at andelen reisende med kollektiv og jernbane skal opp på samme nivå som før pandemien og deretter vokse videre som et bidrag for å nå klimamålene.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 51 S (2021–2022) om endringer i statsbudsjettet 2022 under bl.a. Samferdselsdepartementet som følge av pandemien, jf. Innst. 119 S (2021–2022).

Kollektivtrafikkens andel av det totale antall reiser, særlig i byområdene, er viktig, både for å nå klimamålene og for å bedre bl.a. lokal luftkvalitet, støy og trengsel i byene. Å bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, er ett av målene i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. I dette ligger bl.a. at man vil bidra til at flere velger klimavennlige transportformer, som sykkel, gange og kollektivtransport. Nullvekstmålet for persontransport med bil i de største byområdene er også sentralt i denne sammenheng, og regjeringen vil fortsatt legge dette til grunn.

Det er usikkert om et mål om gitte andeler for kollektivtransporten er et mer hensiktsmessig mål enn dem vi allerede har, og som setter en begrensning på biltrafikken i de store byområdene, og som skal gi økt bruk av klimavennlige transportformer. I tillegg til økt administrasjon ved å følge opp og rapportere på flere mål øker risikoen for målkonflikter jo flere mål vi har på tilgrensende områder. Målene kan trekke i ulik retning og gi lavere måloppnåelse både for det enkelte mål og samlet sett. Eksempelvis er det enda bedre for klimaet – og folkehelsen – om folk går eller sykler, enn om de reiser kollektivt. Det er også mindre kostnadskrevende. Flere nasjonale mål gir i tillegg mindre handlingsrom for lokale myndigheter til å tilpasse virkemiddelbruken etter lokale forhold, som igjen kan gi mindre effektiv ressursbruk.

Samferdselsdepartementet foreslår derfor at det ikke settes et konkret mål om andel kollektivreiser, men at den antatte intensjonen bak anmodningsvedtaket følges opp gjennom de målene som allerede er fastsatt.

Departementet vurderer at oppmodingsvedtaket med dette er fulgt opp.

Følgje opp skredfaktormodellen og vurdere alle relevante prosjekt på to sikringsnivå

Vedtak nr. 466, 5.april 2022

> *«Stortinget ber regjeringa følgje opp arbeidet som vert utført av Statens vegvesen i samband med skredfaktormodellen, og at alle relevante prosjekt vert vurderte basert på to sikringsnivå med tilhøyrande tiltak kostnadsanalysar. Vidare ber Stortinget regjeringa syte for at fylkeskommunane vert godt involverte i arbeidet.»*

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket, er representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Helge Orten, Olve Grotle og Aleksander Stokkebø om auka fokus på og nye løysingar for rassikring av infrastruktur, jf. Dokument 8:91 S (2021–2022) og Innst. 225 S (2021–2022).

Som ein del av arbeidet med ny Nasjonal transportplan skal Statens vegvesen, i tett dialog med fylkeskommunane, gå gjennom reknemodellen for skredfaktor med mål om å gjere denne enklare og betre. Oversikt over skredutsette punkt på vegnettet går fram av rapporten *Rassikring av vegnettet* frå 2019. Grunnlaget for oversiktene ligg i Nasjonal vegdatabank.

I desse oversiktene er skredpunkta omtala med eitt skredsikringstiltak, med mogelegheit for å leggje inn ein merknad om sikringseffekt. I 2021 blei det innført ei endring i Nasjonal vegdatabank, slik at det kan gå fram to alternativ for kostnad og sikringseffekt. Dette vil betre få fram skilnaden mellom sikringseffekt og kostnad for ulike tiltak og gi eit betre grunnlag for endeleg val av tiltak. Det er førebels berre eit fåtal punkt der to ulike tiltak er oppgitt. Tradisjonelle fysiske skredsikringskonstruksjonar som tunnel, skredoverbygg og barrierar i terrenget blir i dag vurderte parallelt med aktive og teknologiske skredsikringstiltak som medfører kontinuerleg registrering og automatisk overvaking.

Det er nokre manglar ved reknemodellen for skredfaktor, og Statens vegvesen er i gang med å sjå på korleis modellen eventuelt kan forbetrast. M.a. arbeider ein for å leggje meir vekt på skredfare og forenkle modellen, slik at det blir enklare å forstå korleis skredfaktor blir rekna ut. Arbeidet med å revidere modellen har vore diskutert med fylkeskommunane, og dei har kome med viktige bidrag.

Samferdselsdepartementet vil følgje opp dette arbeidet i styringsdialogen med Statens vegvesen.

Departementet vurderer at oppmodingsvedtaket med dette er ivaretatt.

Innovasjonsprogram for skredsikring

Vedtak nr. 467, 5. april 2022

> *«Stortinget ber regjeringa utarbeide eit innovasjonsprogram for skredsikring. Programmet bør støtte alternative løysingar og nivå innan skredsikring, på både fylkes- og riksvegar, og femne om alt frå enkel skredovervaking til tunge infrastrukturtiltak. «*

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket, er representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Helge Orten, Olve Grotle og Aleksander Stokkebø om auka fokus på og nye løysingar for rassikring av infrastruktur, jf. Dokument 8:91 S (2021–2022) og Innst. 225 S (2021–2022).

Statens vegvesen har eit nasjonalt ansvar for skred- og flaumberedskap for vegar. Teknologiutvikling har vore eit sentralt tema i arbeidet med skredsikring i etaten og i fylkeskommunane det siste tiåret. Samferdselsdepartementet har i Nasjonal transportplan 2022–2033 skissert ei teknologisatsing for perioden 2022–2027 som òg omfattar teknologi innan skredsikring. Ein del av denne satsinga inneber sikring av 20–25 skredpunkt på riksvegnettet med ny aktiv skredsikringsteknologi.

Statens vegvesen arrangerer kvart år ei samling med fylkeskommunane og Nye Veier AS for samarbeid om skredsikring og deling av erfaringar. Vidare har Statens vegvesen starta to arbeidsgrupper saman med fylkeskommunane om skreddeteksjon og -kontroll. Departementet meiner den beste innrettinga på eit innovasjonsprogram er gjennom teknologisatsinga i Statens vegvesen og delingsfora med fylkeskommunane.

Samferdselsdepartementet har likevel bedt Statens vegvesen i supplerande tildelingsbrev nr. 6 av 25. mai 2022 å vurdere eit innovasjonsprogram utover dei delingsfora og den teknologisatsinga som alt er i gang. Departementet vil følgje opp dette arbeidet og kome tilbake til Stortinget på eigna måte.

Om dagens driftskontraktar for vegvedlikehald er optimale

Vedtak nr. 468, 5. april 2022

> *«Stortinget ber regjeringa vurdere om dagens driftskontraktar for vegvedlikehald er optimale med tanke på tidleg involvering, og opne nok slik at ein kan ta i bruk innovative løysingar. Det bør i denne samanhengen vurderast om det kan vera formålstenleg med auka bruk av insentivordningar som del av driftskontraktane.»*

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket, er representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Helge Orten, Olve Grotle og Aleksander Stokkebø om auka fokus på og nye løysingar for rassikring av infrastruktur, jf. Dokument 8:91 S (2021–2022) og Innst. 225 S (2021–

2022). I innstillinga går det fram at vedtaket er knytt til driftskontraktar for skredsikring.

Samferdselsdepartementet meiner dagens driftskontraktar for vegvedlikehald verkar etter si hensikt. Planlegging og ansvar for drift av skredsikringsanlegg krev spesialkompetanse. I dag er det ikkje krav om dette i driftskontraktar. Viss ein skulle innføre eit slikt krav, vil det vere sterkt kostnadsdrivande og lite hensiktsmessig for oppfølginga i dei fleste tilfelle. Dette m.a. fordi driftskontraktar har ei utskiftingstid på fem år medan realisering av oppfølging av skredanlegg har ein lengre tidshorisont.

Samferdselsdepartementet vurderer at oppmodingsvedtaket er svart ut.

Insentivordning for førebyggjande skredkontrollanlegg og varslingssystem

Vedtak nr. 469, 5. april 2022

> *«Stortinget ber regjeringen opprette en insentivordning for utredning, installering og drift av forebyggende skredkontrollanlegg og varslingssystemer.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Liv Kari Eskeland, Helge Orten, Olve Grotle og Aleksander Stokkebø om auka fokus på og nye løysingar for rassikring av infrastruktur, jf. Dokument 8:91 S (2021–2022) og Innst. 225 S (2021–2022).

Forebyggende skredkontrollanlegg og varslingssystem gjennom bruk av ny teknologi kan ha god nok effekt i noen tilfeller. Det må ligge en grundig faglig vurdering av det enkelte skredpunkt før det kan konkluderes med at forenklet sikring har god nok effekt. Forenklet tiltak kan bedre trafikksikkerhet og fremkommelighet samtidig som det gir mindre inngrep i naturen og er langt mindre kostnadskrevende enn f.eks. sikringstiltak som tunnel og overbygg. Slike tiltak kan med andre ord bygge opp om alle de transportpolitiske målene som ligger til grunn for Nasjonal transportplan 2022–2033. Statens vegvesen skal jobbe for å nå de transportpolitiske målene som ligger til grunn i Nasjonal transportplan. Dersom man legger til grunn at fylkeskommunene også ønsker det, er det derfor allerede gode insentiv til å ta i bruk ny teknologi innen utredning, installering og drift av forebyggende skredkontrollanlegg og varslingssystem.

Samferdselsdepartementet vurderer derfor at intensjonen i anmodningsvedtaket i stor grad allerede er ivaretatt.

Videre satsing på teknologiutvikling gjennom teknologisatsingen som Statens vegvesen gjennomfører, kan gi videre insentiv til å ta i bruk ny teknologi. Statens vegvesen arrangerer hvert år en samling med fylkeskommunene og Nye Veier AS for samarbeid om skredsikring og deling av erfaringer. Videre har Statens vegvesen startet to arbeidsgrupper sammen med fylkeskommunene om skreddeteksjon og skredkontroll. Man bør satse videre på teknologiutvikling og erfaringsdeling i etaten og fylkeskommunene, heller enn å opprette en øremerket ordning som er ressurskrevende å administrere og som innskrenker fylkeskommunale muligheter til å prioritere.

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen i supplerende tildelingsbrev nr. 6 av 25. mai 2022 om en vurdering av en insentivordning utover dette for å se om det er behov for tiltak som kan gi sterkere insentiv. I vurderingen vil også kostnader knyttet til å opprette og drifte en slik ordning ha betydning.

Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Heilskaplege nasjonale ras- og skredsikringsplanar for riks- og fylkesvegnettet

Vedtak nr. 470, 5. april 2022

> *«Stortinget ber regjeringa sette fortgang i arbeidet med å få utarbeidd heilskaplege nasjonale ras- og skredsikringsplanar som omfattar alle skredpunkt med høg og middels skredfare, både for riksvegnettet og for fylkesvegnettet. Planane skal vera ferdige før utgangen av 2023.»*

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket, er representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Helge Orten, Olve Grotle og Aleksander Stokkebø om auka fokus på og nye løysingar for rassikring av infrastruktur, jf. Dokument 8:91 S (2021–2022) og Innst. 225 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet har i supplerande tildelingsbrev nr. 6 til Statens vegvesen av 25. mai 2022 bedt Statens vegvesen starte opp arbeidet med å koordinere samanstillinga av ein gjennomføringsplan for ras- og skredsikring på fylkesveg basert på Statens vegvesens eksisterande planar, og at dette blir gjort i tråd med Stortingets oppmodingsvedtak nr. 470 og 466.

Statens vegvesen er i gang med å revidere reknemodellen for skredfaktor. M.a. arbeider ein for å leggje meir vekt på skredfare og forenkle modellen, slik at det blir enklare å forstå korleis skredfaktor blir rekna ut. Arbeidet med å revidere modellen har vore diskutert med fylkeskommunane, og dei har kome med viktige bidrag.

Fylkeskommunane er med andre ord godt involverte i arbeidet med revisjonen. Ved å nytte den nye modellen for alle skredpunkt med høg og middels skredfare på både riksveg og fylkesveg, vil ein oppnå heilskaplege nasjonale ras- og skredsikringsplanar. Statens vegvesen vil i 2023 utarbeide ein oppdatert oversikt over skredsikringsbehov for riksveg basert på den nye modellen. Samferdselsdepartementet vil følgje opp dette arbeidet.

Departementet vil kome tilbake til saken på eigna måte.

Låg- og nullutsleppsteknologi i anboda på kortbanenettet

Vedtak nr. 541, 5. mai 2022

> *«Stortinget ber regjeringen sørge for at det stilles krav i anbudene om bruk av lav- og nullutslippsteknologi på kortbanenettet så snart det er teknologisk mulig.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Erlend Svardal Bøe, Bård Ludvig Thorheim og Aleksander Stokkebø om et grønt luftfartsprogram for å legge til rette for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart i Norge, jf. Dokument 8:107 S (2021–2022) og Innst. 267 S (2021–2022).

I forbindelse med arbeidet med neste anskaffelse for flyrutene omfattet av ordningen med statlig kjøp (FOT) i Sør-Norge og Nord-Norge fra 1. april 2024 har Samferdselsdepartementet satt i gang en transportfaglig utredning. Utreder er bl.a. bedt om å vurdere hvordan og når det er formålstjenlig å ta klima- og miljøhensyn inn i FOT-ruteavtalene, og hvordan staten kan legge til rette for en overgang til null- og lavutslippsfly.

Usikkerheten knyttet til utviklingen og modningen av flyteknologien de nærmeste årene tilsier at mulige krav og kriterier for lav- og nullutslippsløsninger i FOT-konkurranser samt innretningen av disse, må vurderes nærmere før utlysningene. På kortere sikt, dvs. for anskaffelsen for kontrakter med oppstart 1. april 2024, er muligheten for større grep begrenset. En større innfasing av null- og lavutslippsfly vil derfor trolig først være mulig i anskaffelsene for FOT-ruter i Sør-Norge og Nord-Norge med antatt avtaleoppstart i henholdsvis 2028 og 2029. Samferdselsdepartementet vil likevel vurdere om det er klima- og miljøhensyn som kan tas inn allerede i den kommende konkurransen, jf. den transportfaglige utredningen.

Regjeringen vil også komme tilbake til problemstillingen om bruk av flyruteanskaffelsene som virkemiddel for innfasing av null- og lavutslippsteknologi, i stortingsmeldingen om en nasjonal luftfartsstrategi.

Departementet anser anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Foreslå verkemiddel for å redusere utsleppa frå luftfarten

Vedtak nr. 542, 5. mai 2022

> *«Stortinget ber regjeringen utrede flere virkemidler for å redusere utslippene fra innenriks og utenriks luftfart og komme tilbake til Stortinget med forslag til virkemidler i forbindelse med luftfartsstrategien.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Erlend Svardal Bøe, Bård Ludvig Thorheim og Aleksander Stokkebø om et grønt luftfartsprogam for å legge til rette for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart i Norge, jf. Dokument 8:107 S (2021–2022) og Innst. 267 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet vil redegjøre nærmere for ulike virkemidler/tiltak for å redusere utslippene fra luftfarten i stortingsmeldingen om en nasjonal luftfartsstrategi.

Senter for klimanøytral regional luftfart

Vedtak nr. 543, 5. mai 2022

> *«Stortinget ber regjeringen støtte etablering av sentrale forsknings- og utviklingsfunksjoner via et eget senter for klimanøytral regional luftfart i Norge.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Erlend Svardal Bøe, Bård Ludvig Thorheim

og Aleksander Stokkebo om et grønt luftfartsprogram for å legge til rette for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart i Norge, jf. Dokument 8:107 S (2021–2022) og Innst. 267 S (2021–2022).

Oppfølgingen av vedtaket må ses i sammenheng med øvrige virkemidler/tiltak for å redusere utslippene fra luftfarten jf. vedtak nr. 542 av 5. mai 2022. Regjeringen vil omtale saken i stortingsmeldingen om en nasjonal luftfartsstrategi.

Framdriftsplan for å få dieseldrivne jernbanestrekningar over på nullutsleppsteknologi

Vedtak nr. 553, 10. mai 2022

> *«Stortinget ber regjeringen legge frem en tidfestet fremdriftsplan for å få de gjenværende dieseldrevne jernbanestrekninger over på nullutslippsteknologi.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Liv Kari Eskeland, Trond Helleland, Nikolai Astrup, Helge Orten og Svein Harberg om satsing på hydrogen som energiberar for tog, jf. Dokument 8:129 S (2021–2022) og Innst. 280 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet har gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser fra jernbanen. Når denne foreligger, har vi grunnlag for å kunne utarbeide en plan for jernbanestrekningene. Utredningen skal være ferdig innen i midten av september 2023.

Departementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Vurdere om statens bidrag gjennom ferjeavløysingsmidlar til Nordøyvegen bør bereknast på nytt

Vedtak nr. 559, 19. mai 2022

> *«Stortinget ber regjeringen gjøre en vurdering av om statens bidrag gjennom fergeavløsningsmidlene til Nordøyvegen bør beregnes på nytt basert på dagens fergetakster, og at eventuelt økt bidrag benyttes til å redusere bompengesatsene i prosjektet. Før Stortinget får vurderingen tilbake kan bompengeinnkrevingen starte i tråd med vedtatt Prop. 93 S (2021–2022).»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 93 S (2021–2022) *Finansiering av prosjektet fv. 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal fylkeskommune*, jf. Innst. 283 S (2021–2022).

Nordøyvegen er et fylkeskommunalt veiprosjekt i Møre og Romsdal som avløste to ferjesamband (Skjeltene–Lepsøya–Haramsøya og Bratvåg–Harøya–Fjørtofta) da veien åpnet i slutten av august 2022. Den nye veien er om lag 16 km lang, og av dette er nesten 13 km undersjøiske tunneler.

I tråd med retningslinjer for ferjeavløsningsordningen for fylkesveiferjer fastsetter Kommunal- og distriktsdepartementet størrelsen på ferjeavløsningsmidler. Samferdselsdepartementet har bedt Kommunal- og distriktsdepartementet beregne ferjeavløsningsmidlene til fv. 659 Nordøyvegen på nytt i henhold til anmodningsvedtaket.

Av punkt 5.2 i retningslinjene for den fylkeskommunale ferjeavløsningsordningen går det frem hvordan summen for ferjeavløsningsmidler fastsettes:

> *«Eit ferjeavløysingsprosjekt fører til endringar i kriteriedata for ferje og for fylkesveg. Avløysing eller innkorting av eit ferjesamband vil gje ein lågare verdi på kriteriet «normerte ferjekostnader» i båt- og ferjenøkkelen, mens det nye vegnettet vil gje auka verdi på kriteriet «vedlikehaldsbehov fylkesveg». Det årlege beløpet med ferjeavløysingsmidlar blir rekna ut som nettoeffekten i utgiftsutjamninga av desse endringane. Det blir berre teke omsyn til endringar i kriteriedata direkte knytt til den nye vegen.»*

Møre og Romsdal fylkeskommune søkte om ferjeavløsningsmidler for Nordøyvegen i desember 2018. Ut fra inntektssystemet slik det var i 2020, fastsatte daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2020 det årlige beløpet med ferjeavløsningsmidler til 60,575 mill. kr.

Kommunal- og distriktsdepartementet har nå regnet ut ferjeavløsningsmidlene for prosjektet på nytt. Hvis de hadde blitt fastsatt med utgangspunkt i inntektssystemet for 2022, ville det årlige beløpet med ferjeavløsningsmidler til Nordøyvegen blitt 54,456 mill. kr. I 2022-kroner er dette 9,185 mill. kr lavere enn vedtaket om ferjeavløsningsmidler fra 2020. Bakgrunnen for nedgangen er at det er innført en ny modell for å regne ut kriteriet for fylkesvei i kostnadsnøkkelen i inntektssystemet, noe som bl.a. innebærer at undersjøiske tunneler utløser et høyere beløp gjennom utgiftsutjevningen enn tidligere. Nettoeffekten av Nordøyvegen i inntektssystemet blir lavere enn i utregningen som ble gjort i 2020, selv når det tas hensyn til at kompensasjonen for fylkeskommunal ferjedrift er økt på grunn av reduksjonen i ferje-

takster i 2021 og 2022. Det er altså slik at omlegging av inntektssystemet fører til at vedlikeholdskostnadene for det nye veisystemet øker mer enn innsparte ferjekostnader etter takstreduksjonen.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Bruke ev. mindreforbruk på prosjektet Nordøyvegen til kutt i bompengar

Vedtak nr. 695, 8. juni 2022

> *«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at Møre og Romsdal fylkeskommune kan benytte et eventuelt mindreforbruk i utbyggingen av prosjektet vedtatt i Innst. 283 S (2021–2022), jf. Prop. 93 S (2021–2022), til kutt i bompenger.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om å kutte ferjebilletten på Nordøyvegen, jf. Dokument 8:237 S (2021–2022) og Innst. 343 S (2021–2022).

I henhold til Prop. 93 S (2021–2022) *Finansiering av prosjektet fv. 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal fylkeskommune*, skal ev. mindreforbruk/kostnadsreduksjoner i prosjektet deles mellom fylkeskommunale midler og bompenger etter en angitt prosentfordeling. Fylkeskommunen har anledning til å bruke sin del av ev. mindreforbruk/kostnadsreduksjoner til å redusere bompengeselskapets gjeld med påfølgende lavere bompengetakster.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Forsøksprosjekt med nullutsleppsteknologi på dieselbaserte banestrekningar

Vedtak nr. 709, 10. juni 2022

> *«Stortinget ber regjeringen vurdere hvilken av dagens dieselbaserte banestrekninger som er best egnet for et forsøksprosjekt med nullutslippsteknologi og komme tilbake til Stortinget med en plan for et slikt forsøksprosjekt.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 36 (2020–2021) *Energi til arbeid – langsiktig verdiskaping fra norske energiressurser* og Meld. St.11 (2021–2022) *Tilleggsmelding til Meld. St. 36 (2020–2021)*, jf. Innst. 446 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet vil følge opp anmodningsvedtaket og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Obligatorisk takstfritak for biogasskøyretøy på strekningar finansierte av bompengar

Vedtak nr. 757, 10. juni 2022

> *«Stortinget ber regjeringen snarest følge opp vedtaket om et obligatorisk takstfritak for biogasskjøretøy på strekninger som er finansiert av bompenger, gjeldende fra 1. januar 2023.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 36 (2020–2021) *Energi til arbeid – langsiktig verdiskaping fra norske energiressurser* og Meld. St.11 (2021–2022) *Tilleggsmelding til Meld. St. 36 (2020–2021)*, jf. Innst. 446 S (2021–2022).

En ordning med redusert takst/fritak for tunge kjøretøy på biogass kan ikke håndteres innenfor det tekniske bompengesystemet AutoPASS, jf. omtalen av anmodningsvedtak nr. 1008 av 27. mai 2021 i Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet. Som det går frem av denne omtalen, er AutoPASS basert på kjøretøyregisteret, og det er der kun registrert om kjøretøyet er et gasskjøretøy. Gasskjøretøy kan fylle naturgass og biogass om hverandre, og det er ikke mulig å registrere om kjøretøyet har biogass eller naturgass på tanken ved bompassering.

Samferdselsdepartementet ga derfor Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide en løsning med egen takstklasse for alle gassdrevne kjøretøy i takstgruppe 2 (tunge kjøretøy), jf. omtalen av anmodningsvedtak 35, punkt 8 i Prop. 111 S (2021–2022) *Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv*. En egen takstklasse som omfatter alle gassdrevne kjøretøy i takstgruppe 2 ble opprettet 1. september 2022, og dette kan gi grunnlag for redusert bompengetakst eller fritak for bompenger dersom det foreligger lokalpolitiske vedtak.

Det er lagt opp til at en slik ordning som omfatter alle gassdrevne kjøretøy, først og fremst brukes i byområder der det allerede i dag er mulighet for et takstsystem med tids- og miljødifferensierte takster, jf. veglova § 27 andre ledd.

Med en egen takstklasse for gasskjøretøy får også kjøretøy som har naturgass på tanken, redusert takst/fritak. Fordelingen mellom bruk av biogass og naturgass er avhengig av pris og tilgjengelighet. I en normal markedssituasjon er biogass dyrere enn naturgass, men den svært høye prisen på naturgass gjør i dag biogass mer konkurranse-

dyktig enn naturgass som drivstoff. Gitt dagens situasjon, vil det være lite sannsynlig at det blir brukt naturgass.

Samferdselsdepartementet har videre, i samråd med Klima- og miljødepartementet, gitt Statens vegvesen og Miljødirektoratet i oppdrag å vurdere hvilken effekt reduserte bomtakster/fritak for gasskjøretøy vil ha på de nasjonale klimagassutslippene og på lokal luftkvalitet i byområdene spesielt. I tillegg er Statens vegvesen bedt om å vurdere hvilken informasjon som kan og må innhentes for å kunne følge markedsutviklingen av andel brukt biogass sammenliknet med naturgass som drivstoff for tunge kjøretøy. Samferdselsdepartementet legger til grunn at resultatene herfra vil kunne ha betydning for lokale myndigheters vurdering av reduserte bomtakster/fritak for gasskjøretøy i bomringene.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Utbetaling av tilskot til kollektivselskapa

Vedtak nr. 834, 17. juni 2022

> *«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig etter 1. august sørge for at det utbetales 500 mill. kroner gjennom tilskuddsordningen til kollektivselskapene som opprettes ifb. RNB, fordelt etter forventet nedgang i billettinntekter ut 2022. Midlene skal legge til rette for omstilling og utvikling av nye løsninger.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2021–2022) *Revidert nasjonalbudsjett 2022,* jf. Innst. 450 S (2021–2022).

500 mill. kr ble fordelt til fylkeskommunene og Oslo kommune som en omstillingspakke til den fylkeskommunale kollektivtransporten 2. september 2022. Midlene ble fordelt forholdsmessig etter fylkeskommunenes nettotap i perioden januar–juli 2022. Ved utbetalingen ble ekstra midler som fylkeskommunene og Oslo kommune tidligere hadde fått utbetalt for mye til kollektivtransport i forbindelse med koronapandemien, trukket fra.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Vidareføre tilskotsordninga til mindre byområde utan byvekstavtalar

Vedtak nr. 839, 17. juni 2022

> *«Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2023 videreføre tilskuddsordningen til mindre byer uten byvekstavtaler slik ordningen er beskrevet i NTP.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2021–2022) *Revidert nasjonalbudsjett 2022,* jf. Innst. 450 S (2021–2022).

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* ble det lagt til grunn 600 mill. kr over fire år tidlig i planperioden for å legge til rette for klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet. Tilskuddet er øremerket de fem byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). I 2022 er det satt av 30 mill. kr, som vil bli delt likt som en engangsutbetaling mellom Ålesund og Bodø, jf. Prop. 111 S (2021–2022) *Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.*

I 2023 videreføres tilskuddet på tilsvarende nivå som for 2022, og det vil være aktuelt å tildele midler til to eller tre byer som en engangsutbetaling. Samferdselsdepartementet vil vurdere nærmere hvilke byer som vil motta tilskudd.

I tråd med omtalen i Nasjonal transportplan 2022–2033 skal midlene gå til mindre investeringer i gang- og sykkelveier samt kollektivtiltak. Tildeling forutsetter bl.a. at Stortinget har behandlet en bypakke for den aktuelle byen. Det vises til nærmere omtale under kap. 1332, post 66 Tilskudd til byområder, under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak i del II.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Nullutslepp eller biogass i alle nye anbod for ferjer og fossilfritt i nye anbod for hurtigbåtar

Vedtak nr. 842, 17. juni 2022

> *«Stortinget ber regjeringen snarest mulig forskriftsfeste krav om nullutslipp eller biogass i alle nye anbud for ferger og krav om fossilfritt i nye anbud for hurtigbåter, og komme tilbake til Stortinget med forslag i statsbudsjettet for 2023.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2021–2022) *Revidert nasjonalbudsjett 2022,* jf. Innst. 450 S (2021–2022).

På oppdrag fra Klima- og miljødepartementet har Direktoratet for forvaltning og økonomistyring, Miljødirektoratet, Sjøfartsdirektoratet og Statens vegvesen utarbeidet en rapport med forslag til lav- og nullutslippskrav ved anskaffelse av ferjer og hurtigbåter. Klima- og miljødepartementet ga deretter de samme direktoratene i tilleggs-

oppdrag å utrede mulig hjemmel for slike krav i skipssikkerhetsloven. På grunnlag av disse utredningene vil Samferdselsdepartementet, i samarbeid med Klima- og miljødepartementet, vurdere hvordan et eventuelt krav bør utformes.

Departementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Nedskalere store prosjekt i Statens vegvesen og Nye Veier AS

Vedtak nr. 844, 17. juni 2022

> *«Stortinget ber regjeringen i den varslede gjennomgangen av samferdselsprosjekter fram mot statsbudsjettet 2023 vurdere og fremme forslag om hvordan store prosjekter kan nedskaleres for å spare natur og matjord, samt spare kostnader og gi rom for sterkere satsing på vedlikehold og oppgradering av eksisterende samferdselsinfrastruktur. Den varslede gjennomgangen skal gjøres for prosjekter i Statens vegvesen og Nye Veier. Statens vegvesen og Nye Veier skal også få i oppdrag å vurdere nedskalering av prosjekter med pågående planarbeid.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2021–2022) *Revidert nasjonalbudsjett 2022,* jf. Innst. 450 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet viser til redegjørelsen i kapittel 1.1 under *Prioriteringar framover med ei strammare ramme til samferdsel* og i 21.30 Veiformål, En *ansvarlig og balansert veipolitikk* i del II.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

2.3 Stortingssesjonen 2020–2021

Avgrense utanlandsk lastebiltransport i Noreg

Vedtak nr. 210, 7. desember 2020

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

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

I Prop. 1 S (2021–2021) opplyste Samferdselsdepartementet at det planla å komme tilbake med en egen lovproposisjon. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 141 (2021–2022).

Samferdselsdepartementet fremmet 29. april 2022 Prop. 105 LS (2021–2022) *Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjennelse av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054.* Loven ble vedtatt av Stortinget 13. juni 2022.

Lovendringene gir hjemmel til å gjennomføre reglene i den sosiale delen av EUs mobilitetspakke i norsk regelverk. Reglene vil gjennomføres i forskrift høsten 2022.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Halde tilbake køyretøy som skuldar bompengar

Vedtak nr. 211, 7. desember 2020

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

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

Samferdselsdepartementet begrunnet i Prop. 1 S (2021–2022) hvorfor departementet ikke ville foreslå en lovhjemmel for å holde tilbake kjøretøy som skylder bompenger. Ved behandlingen av Meld. St. 4 (2021–2022) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2020–2021,* jf. Innst. 141 S (2021–2022), uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen:

> *«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Venstre, viser til Samferdselsdepartementets redegjørelse i Prop. 1 S (2021–2022) om at departementet ikke vil foreslå lovhjemmel for tilbakeholdelsesrett for manglende betaling av bompenger. Flertallet imøteser fremleggelse av en lovhjemmel eller forslag om oppheving av vedtaket fra departementet før oppfølgingen av vedtaket avsluttes.»*

Samferdselsdepartementet viser til omtale av saken i Prop. 111 S (2021–2022) *Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byom-*

råda mv. der Stortinget ble bedt om å fatte vedtak om å oppheve anmodningsvedtak nr. 211, 7. desember 2020. Vedtaket ble opphevet ved Stortingets behandling av saken, jf. Innst. S 456 (2021–2022).

Avvente planlagde nedleggingar eller reduksjonar i tenestetilbodet ved trafikkstasjonane

Vedtak nr. 582, 4. februar 2021

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

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

I Prop. 1 S (2021–2022) opplyste Samferdselsdepartementet bl.a. at Statens vegvesen skal avvente planlagte nedleggelser eller reduksjoner av tjenestetilbudet ved trafikkstasjonene. Statens vegvesen skal imidlertid videreføre arbeidet med å digitalisere trafikant- og kjøretøytjenester, med sikte på å legge til rette for varig mindre behov for oppmøte på et fysisk tjenestested. Departementet viser til omtale med status for dette arbeidet i del II under kap. 1320 Statens vegvesen, post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn.

Samferdselsdepartementet vil legge til grunn forutsetningene i anmodningsvedtaket ved ev. fremtidige strukturendringer og anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Stortingsmelding om nasjonal luftfartsstrategi

Vedtak nr. 589, 9. februar 2021

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

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

I Prop. 1 S (2021–2022) opplyste Samferdselsdepartementet at det ville legge frem en stortingsmelding våren 2022. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 141 (2021–2022).

Regjeringen vil legge frem stortingsmeldingen om strategi for norsk luftfart i stortingssesjonen 2022–2023.

Oppheve kravet til helseattest for førarkort for eldre

Vedtak nr. 596, 9. februar 2021

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

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

I Prop. 1 S (2021–2022) opplyste Samferdselsdepartementet at det arbeidet med å følge opp vedtaket i samråd med Helse- og omsorgsdepartementet, og at en utredning fra Statens vegvesen og Helsedirektoratet var ventet innen 1. oktober 2021. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 141 (2021–2022).

Samferdselsdepartementet redegjorde for departementets oppfølging av dette vedtaket i Prop. 117 S (2021–2022) *Finansiering av prosjektet fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen i Bamble kommune i Vestfold og Telemark fylke og orientering om andre saker.* Flertallet i Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 458 S (2021–2022) ikke merknader til departementets redegjørelse.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

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

Vedtak nr. 597, 9. februar 2021

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

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

I Prop. 1 S (2021–2022) viste Samferdselsdepartementet til at det hadde redegjort for oppfølgingen av vedtaket i Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane*, men at flertallet i Transport- og kommunikasjonskomiteen i Innst. 13 S (2020–2021 ikke anså vedtaket som utkvittert. I lys av komiteens merknad opplyste Samferdselsdepartementet at det likevel ville vurdere om det kan være grunn til å se nærmere på ev. ytterligere tiltak. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 141 (2021–2022).

Det er allerede etablerte ordninger tilgjengelig for de som mener at vedtak eller helseattest ikke gir et riktig bilde av deres helsetilstand. Samferdselsdepartementet anser at det ikke er behov for ytterligere tiltak vedrørende dette.

Departementet viser også til omtalen av vedtak nr. 596 i Prop. 117 S (2021–2022) *Finansiering av prosjektet fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen i Bamble kommune i Vestfold og Telemark fylke og orientering om andre saker.*

Anmodningsvedtaket anses med dette som fulgt opp.

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

Vedtak nr. 661, 23. februar 2021

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

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

Det går frem av Prop. 1 S (2021–2022) at oppfølgingen av vedtaket var omtalt i Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021.* Der ble det bl.a. opplyst at regjeringen Solberg i samarbeid med fylkeskommunene ville arbeide med sikte på å halvere ferjetakstene i løpet av kommende stortingsperiode. Ferjetakstene ble foreslått redusert med 10 pst. i andre halvdel av 2021 for ferjesamband som mottar offentlige tilskudd. Ved Stortingets behandling av forslaget, jf. Innst. 600 S (2020–2021), vedtok Stortinget å bevilge midler som la til rette for å redusere ferjetakstene på riks- og fylkesveiferjesamband med 25 pst. for andre halvår 2021 sammenliknet med nivået 1. januar 2021. I Prop. 1 S (2021–2022) foreslo regjeringen Solberg en takstøkning på 12,7 pst. fra nivået andre halvår 2021, dvs. et nivå i 2022 tilsvarende en reduksjon nominelt med 15,5 pst. sammenliknet med 1. januar 2021.

I regjeringen Støres politiske plattform er det et mål å halvere takstene på riks- og fylkesveiferjer i løpet av fireårsperioden. Regjeringen foreslo derfor i Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) å bevilge 489,8 mill. kr til reduserte ferjetakster på riks- og fylkesveinettet for 2022, ut over forslaget til regje-

ringen Solberg. Stortinget sluttet seg til forslaget, og fra 1. januar 2022 ligger takstene for trafikantene i ferjedriften nominelt 30 pst. under takstnivået som gjaldt 1. januar 2021. Regjeringen foreslår å sette av midler slik at takstene i riks- og fylkesveiferjedriften fra 16. august 2023 vil kunne reduseres med 50 pst. sammenliknet med takstnivået 1. januar 2021, jf. omtale under kap. 1320, post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften.

Anmodningsvedtaket anses med dette som fulgt opp.

Traséval og mogeleg finansieringsmodell for prosjektet Oslo–Stockholm 2.55

Vedtak nr. 768, 23. mars 2021

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

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

I Prop. 1 S (2021–2022) redegjorde Samferdselsdepartementet for kontakten med svenske myndigheter for å følge opp vedtaket. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 141 (2021–2022).

Samferdselsdepartementet ba i supplerende tildelingsbrev nr. 2 av 24. februar 2022 Jernbanedirektoratet sette i gang en mulighetsstudie av jernbaneforbindelsen Oslo–Stockholm. Mulighetsstudien ble ferdigstilt 1. oktober 2022.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

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

Vedtak nr. 800, 13. april 2021

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

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

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2021–2022) at Statens vegvesen var bedt om å utrede forslaget om ev. forskriftsendringer knyttet til å endre tillatt totalvekt for kjøretøy på 7 500 kg eller mer.

Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 141 (2021–2022).

Samferdselsdepartementet avventer Statens vegvesens utredning og forslag til forskriftsendringer, som etter planen skal komme i løpet av høsten 2022. Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Medisinsk grunna dispensasjon etter førarkortregelverket for svaksynte

Vedtak nr. 960, 20. mai 2021

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

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

I Prop. 1 S (2021–2022) opplyste Samferdselsdepartementet at det, i samråd med Helse- og omsorgsdepartementet, utredet hvordan vedtaket kunne følges opp. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 141 (2021–2022).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 111 S (2021–2022) *Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.* at Statens vegvesen og Helsedirektoratet hadde fått forlenget fristen for utredningen til 15. mai 2022. Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde i Innst. 456 (2021–2022) ikke merknader.

Utredningen ble gjort tilgjengelig for Stortinget som vedlegg til svar av 7. juni 2022 på spørsmål 2192 til skriftlig besvarelse fra representanten Stordalen.

Samferdselsdepartementet vurderer nå hvordan saken skal følges opp og vil komme tilbake til Stortinget om saken på egnet måte.

Oppheve kravet om helseattest for eldre bilførarar

Vedtak nr. 1013, 27. mai 2021

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

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

I Prop. 1 S (2021–2022) opplyste Samferdselsdepartementet at det hadde vurdert at det ikke ville være forsvarlig å oppheve kravet om helseattest for eldre bilførere fra 1. august 2021, og at saken ellers ville bli vurdert ved oppfølgingen av vedtak nr. 596. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 141 (2021–2022).

Det vises til også til omtalen av anmodningsvedtak nr. 596 av 9. februar 2021 i Prop. 117 S (2021–2022) *Finansiering av prosjektet fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen i Bamble kommune i Vestfold og Telemark fylke og orientering om andre saker*, jf. Innst. 458 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Mobil- og internettdekking i alle nye riksvegprosjekt

Vedtak nr. 1065, 1. juni 2021

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

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

Som opplyst i Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2021–2022), har departementet og daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet startet en dialog for å vurdere hvordan anmodningsvedtaket skal følges opp. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 141 (2021–2022).

Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriksdepartementet er fortsatt i dialog for å vurdere hvordan anmodningsvedtaket kan følges opp. Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Permanent løysing for småflyaktiviteten i Oslo-området

Vedtak nr. 1098, 2. juni 2021

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

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

I Prop. 1 S (2021–2022) opplyste Samferdselsdepartementet at det er i prosess med å følge opp stortingsvedtaket fra 2017 om å legge frem en plan for en permanent løsning for småflyaktiviteten i Oslo-området, og at departementet tok sikte på en avklaring i rimelig tid før Kjeller etter planen skal stenge. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 141 (2021–2022).

Samferdselsdepartementet avventer kommunens og Riksantikvarens vedtak om henholdsvis etterbruk og vern av flyplassområdet på Kjeller.

Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Evaluere lov om utleige av små elektriske køyretøy på offentleg grunn

Vedtak nr. 1210, 10. juni 2021

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

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

I Prop. 1 S (2021–2022) opplyste Samferdselsdepartementet at de første forskriftene etter loven var trådt i kraft for Oslo, og at departementet avventet erfaringer i Oslo, og ev. andre kommuner, før loven ev. evalueres. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 141 (2021–2022).

Samferdselsdepartementet har gitt Transportøkonomisk institutt et oppdrag for å få nærmere kunnskap om hvordan loven så langt har virket. Resultatene av prosjektet er ventet i løpet av 2022. Departementet vil deretter vurdere eventuelt behov for videre oppfølging og komme tilbake til Stortinget om saken på egnet måte.

Vedlikehald og opprusting av Tinnosbanen

Vedtak nr. 1230, 15. juni 2021

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

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

Samferdselsdepartementet redegjorde i Prop. 1 S (2021–2022) for kostnadene ved å sette i stand Tinnosbanen til å kjøre tømmertog eller museumstog. Det ble opplyst at på kort sikt har Bane NOR kun prioritert midler til nødvendige sikkerhetstiltak og vedlikehold som opprettholder dagens tilstand på Tinnosbanen, da full istandsetting til kjørbar bane krever at det må tas midler fra andre prioriterte formål.

Det er lagt opp til at vedlikeholdsarbeidet i stor grad skal opprettholde banens generelle tilstand som på fredningstidspunktet. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 141 (2021–2022).

Dersom det skulle bli aktuelt å sette i stand banen, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Anmodningsvedtaket anses med dette som fulgt opp.

Utarbeide forbrukarvennleg nasjonal ladestrategi

Vedtak nr. 1232, 15. juni 2021

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

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

Som omtalt i Prop. 1 S (2021–2022) har Samferdselsdepartementet bedt Statens vegvesen og Miljødirektoratet utarbeide et kunnskapsgrunnlag om ladeinfrastruktur. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 141 (2021–2022).

Kunnskapsgrunnlaget ble levert 1. mars 2022 og drøfter bl.a. antatt behov for ladeinfrastruktur fremover, og mulige utfordringer forbundet med å dekke dette behovet. Et åpent innspillmøte ble avholdt umiddelbart etter at kunnskapsgrunnlaget var lagt frem, og organisasjoner, næringsliv og andre interessenter har vært invitert til å levere skriftlige innspill til kunnskapsgrunnlaget og ladestrategien. Flere departementer samarbeider nå om å utarbeide ladestrategien som vil bli lagt frem i løpet av høsten 2022.

Anmodningsvedtaket anses med dette som fulgt opp.

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

Vedtak nr. 1233, 15. juni 2021

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

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

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2021–2022) at Transportøkonomisk institutt var gitt i oppdrag å utrede kunnskapsgrunnlaget og arbeidet med universell utforming av transportsystemet, og at utredningen skulle foreligge våren 2022. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 141 (2021–2022).

Departementet mottok utredningen våren 2022. I samarbeid med transportvirksomhetene vil Samferdselsdepartementet følge opp utredningen.

Departementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av riks- og fylkesvegar

Vedtak nr. 1235, 15. juni 2021

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

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

Som opplyst i Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2021–2022) ga departementet Statens vegvesen i oppdrag å ta kontakt med fylkeskommunene om en nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av riks- og fylkesveier. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 141 (2021–2022).

Samferdselsdepartementet legger opp til at vedtaket følges opp gjennom det videre arbeidet med anmodningsvedtak nr. 470 av 5. april 2022, jf. omtale av dette vedtaket.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som ivaretatt.

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

Vedtak nr. 1240, 15. juni 2021

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

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

I Prop. 1 S (2020–2021) opplyste Samferdselsdepartementet at Statens vegvesen var bedt om å utrede en prøveordning med 120 km/t på utvalgte strekninger, i tråd med anmodningsvedtaket, og at Nye Veier AS ville bli involvert i arbeidet med å velge ut prøvestrekninger. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 141 (2021–2022).

Statens vegvesen har foretatt en gjennomgang av alle motorveier i Norge med fartsgrense 110 km/t for å finne aktuelle prøvestrekninger for 120 km/t.

Fire strekninger ble ut fra et sett utvalgskriterier ansett som mest aktuelle for å teste ut fartsgrense 120 km/t. Disse ble analysert nærmere. Nye Veier AS har ansvar for to av strekningene. For alle strekningene vil det kreves vesentlige utbedringstiltak for å ivareta sikkerhetsmarginer og -barrierer dersom fartsgrensen øker til 120 km/t.

Den samfunnsøkonomiske analysen viser at heving av fartsgrensen til 120 km/t har negativ netto nytte på samtlige strekninger. Reduserte tidskostnader på grunn av høyere fart, oppveier ikke økte kjøretøykostnader og kostnader til nød-

vendige utbedringstiltak, f.eks. lengre fartsendringsfelt.

Sparte tidskostnader er det største bidraget til nytte i de samfunnsøkonomiske analysene. Neddiskontert til nåverdi utgjør det for de fire strekningene en samlet beregnet gevinst på 300 mill. kr i ti-årsperioden. Gevinsten er imidlertid kun knyttet til lette kjøretøy (på grunn av tunge kjøretøys fartssperre) og er summen av kortere reisetid for hver enkelt bilist, i gjennomsnitt mellom 16 og 24 sekunder på den enkelte strekning.

Økt fartsgrense på alle de fire strekningene vil samlet sett gi 0,35 drepte og hardt skadde første år, og om lag 3,5 flere drepte og hardt skadde i tiårsperioden.

Totalt vil en økning i fartsgrensen på de fire strekningene gi økt utslipp på om lag 2 400 tonn CO_2-ekvivalenter per år (første år i beregningsperioden).

Statens vegvesen har videre vurdert flere ikkeprissatte virkninger som økt energiforbruk, lokal luftforurensing, spredning av mikroplast som følge av slitasje fra bildekk og sannsynlig økt bruk av veisalt.

Regjeringen vurderer at Statens vegvesens utredning tydelig viser at det både ut fra nyttebetraktninger, de budsjettmessige utsiktene for samferdselssektoren fremover, og en samlet vurdering av negativ påvirkning på hovedmålene i transportpolitikken med hensyn til mer for pengene, nullvisjonen for drepte og hardt skadde og oppfylling av Norges klima- og miljømål, ikke er tilrådelig å gjennomføre en prøveordning med 120 km/t på noen motorveistrekninger i Norge.

Statens vegvesen har vurdert konsekvensene av å øke farten på de beste motorveistrekningene i en tidshorisont på ti år fremover. I et lenger tidsperspektiv kan forhold endre seg og gjøre det fornuftig med en ny gjennomgang av fartsgrensene. F.eks. kan sikrere og mer miljøvennlige kjøretøy i fremtiden gjøre det mer aktuelt å sette opp fartsgrensen, mens en knapphet på energi kan gjøre det nødvendig med lavere fartsgrenser.

Samferdselsdepartementet foreslår på denne bakgrunn å oppheve anmodningsvedtak nr. 1240 fra stortingssesjonen 2020–2021, jf. forslag til romertallsvedtak.

Informasjonsskilt langs vegane

Vedtak nr. 1242, 15. juni 2021

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

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

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2021–2022) at departementet på bakgrunn av føringene i anmodningsvedtaket hadde bedt Statens vegvesen foreta en ny revisjon av skiltnormalen (N300 Trafikkskilt). Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 141 (2021–2022).

Statens vegvesen inviterte særlig aktuelle aktører, bl.a. Virke, NHO reiseliv og NAF, til å delta i revisjonsarbeidet. Det ble i tillegg holdt digitalt møte og gitt anledning til skriftlige innspill.

Basert på bl.a. mottatte innspill utarbeidet Statens vegvesen et forslag til endringer i skiltnormalen, som ble sendt på høring 6. april 2022 med svarfrist 30. juni 2022. Vegvesenet går nå gjennom mottatte høringsinnspill og vil bl.a. med grunnlag i disse utarbeide et endelig forslag til endringer i skiltnormalen. Forslaget vil bli forelagt Samferdselsdepartementet.

Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

2.4 Stortingssesjonen 2019–2020

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

Vedtak nr. 435, 31. mars 2020

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

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 11 LS (2019–2020) *Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon*

av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR), jf. Innst. 214 S (2019–2020).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2021–2022) at departementet og Arbeids- og sosialdepartementet hadde startet en dialog for å kartlegge mulige hjemmelsgrunnlag og alternative tiltak for å følge opp anmodningsvedtaket, men at dette arbeidet hadde hatt redusert fremdrift på grunn av koronapandemien. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 141 (2021–2022).

Arbeids- og inkluderingsdepartementet og Samferdselsdepartementet vurderer fortsatt oppfølgingen av vedtaket, og Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

2.5 Stortingssesjonen 2018–2019

Administrative sanksjonar ved brot på kabotasjeregelverket

Vedtak nr. 345, 18. desember 2018

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

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

I Prop. 1 S (2021–2022) redegjorde Samferdselsdepartementet for lov- og forskriftsarbeid som pågikk, og at departementet ville komme tilbake med en egen lovproposisjon. Ved behandlingen av anmodningsvedtakene tok kontroll- og konstitusjonskomiteen regjeringens oppfølging eller planer om oppfølging til etterretning, jf. Innst. 141 (2021–2022).

Samferdselsdepartementet jobber med å ferdigstille en proposisjon med forslag til endringer i yrkestransportloven.

3 Andre saker

3.1 Budsjettgevinstar frå endra jobbreisevanar

Koronapandemien har ført til endra jobbreisevanar. Redusert reiseaktivitet vil både redusere reiseutgifter i verksemdene og spare tid for dei tilsette. Sjølv om reiseaktiviteten no er høgare enn under pandemien, vil nivået på reiseaktiviteten truleg vere varig redusert. I saldert budsjett 2022 blei det lagt til grunn eit gevinstuttak på om lag 7 pst. av reiseutgiftene før koronapandemien. I samband med revidert nasjonalbudsjett blei gevinstuttaket auka til om lag 14 pst. i andre halvår 2022, jf. Prop. 115 S (2021–2022) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2022*. Regjeringa foreslår å auke gevinstuttaket i 2023 til om lag 20 pst. av reiseutgiftene før pandemien. Dette inneber eit auka gevinstuttak for Samferdselsdepartementet og underliggjande etatar på til saman 44 mill. kr. Beløpet er fordelt på 01-posten for departementet og underliggjande etatar, og for Statens vegvesen òg på post 22 Drift og vedlikehald av riksvegar, post 28 Trafikant- og køyretøytilsyn og post 30 Riksveginvesteringar.

3.2 Pensjonskostnader – kompensasjon for ny premiemodell

Statens pensjonskasse innførte frå og med 2022 ein ny hendingsbasert og verksemdspesifikk premiemodell for statlege verksemder. Det var lagt opp til at omlegginga skulle vere om lag budsjettnøytral på innføringstidspunktet, ved at dei verksemdene dette gjeld, fekk ein reduksjon eller auke i løyvinga i tråd med endra premie, samanlikna med kva som ville følgt av gamalt premiesystem. Saka var omtalt i Prop. 1 S (2021–2022) for Arbeids- og sosialdepartementet, jf. òg punkt 4.2 i Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet.

Etter at ein gjennomførte utrekningane av kompensasjonen, er det registrert forhold som gjer at verksemdene samla er noko overkompenserte. Dette kjem av at utrekningane i saldert budsjett 2022 av pensjonspremiar etter gamal premiemodell var baserte på estimert pensjonsgrunnlag per 1. januar 2022. Grunnlaget blei ved ein feil ikkje justert opp med lønsveksten gjennom året. Dette inneber at premieanslaga etter gamal modell skulle vore noko høgare, og at kompensasjonen skulle vore noko lågare. På Samferdselsdepartementets område utgjer dette ein reduksjon på i alt 8,9 mill. kr. I budsjettframlegget er dette beløpet fordelt på 01-posten for departementet og underliggjande etatar, og for Statens vegvesen òg på post 22 Drift og vedlikehald av riksvegar, post 28 Trafikant- og køyretøytilsyn og post 30 Riksveginvesteringar.

4 Oversikt over budsjettforslaget mv.

4.1 Utgifter og inntekter fordelte på kapittel

Tabellane under viser løyvingane som blir foreslått på samferdselsområdet fordelte på utgifts- og inntektskapittel.

Utgifter fordelte på kapittel

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023	Endring i pst.
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet	292 722	279 600	282 700	1,1
1301	Forskning og utvikling mv.	147 787	209 600	214 200	2,2
	Sum kategori 21.10	*440 509*	*489 200*	*496 900*	*1,6*
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	1 199 647	828 500	942 100	13,7
1311	Tilskot til regionale flyplassar	160 249			0,0
1313	Luftfartstilsynet	253 849	268 784	286 500	6,6
1314	Statens havarikommisjon	85 476	89 394	90 100	0,8
1315	Tilskot til Avinor AS	3 787 000	250 000	1 660 000	564,0
	Sum kategori 21.20	*5 486 221*	*1 436 678*	*2 978 700*	*107,3*
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen	33 884 060	33 462 050	33 418 300	-0,1
1321	Nye Veier AS	5 785 100	6 435 500	6 103 100	-5,2
1323	Vegtilsynet	19 457	19 178	19 400	1,2
	Sum kategori 21.30	*39 688 617*	*39 916 728*	*39 540 800*	*-0,9*
	Særskilde transporttiltak				
1330	Særskilde transporttiltak	1 204 503	1 313 500	1 524 700	16,1
1332	Transport i byområde mv.	4 530 889	5 240 100	5 508 400	5,1
	Sum kategori 21.40	*5 735 392*	*6 553 600*	*7 033 100*	*7,3*

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023	Endring i pst.
	Jernbaneformål				
1351	Spordrift AS	200 110			0,0
1352	Jernbanedirektoratet	30 525 033	31 687 360	31 402 600	-0,9
1354	Statens jernbanetilsyn	98 780	97 884	101 000	3,2
	Sum kategori 21.50	*30 823 923*	*31 785 244*	*31 503 600*	*-0,9*
	Kystforvaltning				
1360	Kystverket	2 508 163			0,0
1362	Senter for oljevern og marint miljø	27 173			0,0
	Sum kategori 21.60	*2 535 336*			*0,0*
	Sum programområde 21	*84 709 998*	*80 181 450*	*81 553 100*	*1,7*
	Posttenester				
1370	Posttenester	760 310	945 600	1 260 600	33,3
	Sum kategori 22.10	*760 310*	*945 600*	*1 260 600*	*33,3*
	Sum programområde 22	*760 310*	*945 600*	*1 260 600*	*33,3*
	Sum utgifter	*85 470 308*	*81 127 050*	*82 813 700*	*2,1*

Inntekter fordelte på kapittel

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023	Endring i pst.
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet	773	500	700	40,0
	Sum kategori 21.10	*773*	*500*	*700*	*40,0*
	Luftfartsformål				
4312	Avinor AS	444 370	444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	133 212	162 700	167 600	3,0
5619	Renter av lån til Avinor AS	20 515	14 500	8 500	-41,4
	Sum kategori 21.20	*598 097*	*621 600*	*620 500*	*-0,2*
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen	966 546	1 545 000	1 438 000	-6,9
4322	Svinesundsforbindelsen AS	53 965	135		-100,0
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	128			0,0
	Sum kategori 21.30	*1 020 639*	*1 545 135*	*1 438 000*	*-6,9*
	Særskilde transporttiltak				
4330	Særskilde transporttiltak	14 985	19 400	20 000	3,1
4331	Infrastrukturfond	2 058 625	2 053 000	100 000 000	4770,9
	Sum kategori 21.40	*2 073 610*	*2 072 400*	*100 020 000*	*4726,3*
	Jernbaneformål				
4352	Jernbanedirektoratet	12 554	4 400	4 500	2,3
4354	Statens jernbanetilsyn	14 691	16 100	14 400	-10,6
4356	Bane NOR SF	200 110			0,0
5672	Bane NOR SF – Utbytte			63 000	100,0
	Sum kategori 21.50	*227 355*	*20 500*	*81 900*	*299,5*
	Kystforvaltning				
4360	Kystverket	16 578			0,0
5577	Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	715 009			0,0
	Sum kategori 21.60	*731 587*			*0,0*
	Sum programområde 21	*4 652 061*	*4 260 135*	*102 161 100*	*2298,1*

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023	Endring i pst.
	Posttenester				
4370	Posttenester	58 500			0,0
	Sum kategori 22.10	*58 500*			*0,0*
	Sum programområde 22	*58 500*			*0,0*
	Sum inntekter	*4 710 561*	*4 260 135*	*102 161 100*	*2298,1*

4.2 Bruk av stikkordet «*kan overførast*»

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

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	Nemning	Overført til 2022	Forslag 2023
1301	50	Samferdselsforsking		139 200
1310	70	Kjøp av innanlandske flyruter		942 100
1320	22	Drift og vedlikehald av riksvegar	53 670	9 361 400
1320	28	Trafikant- og køyretøytilsyn	57 599	2 292 300
1320	29	OPS-prosjekt	82 304	3 020 000
1320	63	Tilskot til gang- og sykkelvegar	21 900	
1320	64	Utbetring på fylkesvegar for tømmertransport	38 116	21 000
1320	65	Tilskot til fylkesvegar	36 275	389 600
1320	66	Tilskot til tryggare skulevegar og nærmiljø		22 100
1320	72	Tilskot til riksvegferjedrifta	109 791	2 861 600
1330	60	Utvida TT-ordning for brukarar med særskilde behov	50 000	316 500
1330	76	Reiseplanleggjar og elektronisk billettering	8 083	82 800
1332	63	Særskild tilskot til store kollektivprosjekt	448 476	2 145 000
1332	65	Konkurransen Smartere transport		11 100
1332	66	Tilskot til byområde	154 382	3 352 300
1352	21	Spesielle driftsutgifter – utgreiingar	15 000	135 900
1352	70	Kjøp av persontransport med tog	490 108	5 207 100
1352	74	Tilskot til togmateriell mv.		201 200
1370	70	Kjøp av posttenester	5 300	1 260 600

4.3 Endringar i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2022

Tabell 4.1 viser løyvingsendringar i statsbudsjettet 2022 etter saldert budsjett 2022.

Tabell 4.1 Endring i utgifter fordelt på kapittel

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2022	Endring	Revidert budsjett
1300	01	115	450	170 200	-557	169 643
1310	70	51	119	828 500	110 000	938 500
1313	01	115	450	268 784	3 780	272 564
1314	01	115	450	89 394	-270	89 124
1315	71	115	450	250 000	-200 000	50 000
1320	01	115	450	4 094 550	2 400	4 096 950
1320	22	115	450	8 320 500	-49 500	8 271 000
1320	28	115	450	2 236 400	-13 600	2 222 800
1320	29	115	450	1 773 400	55 000	1 828 400
1320	30	115	450	12 732 000	-130 000	12 602 000
1320	65	115	450	379 600	39 000	418 600
1320	72	115	450	2 693 400	-54 000	2 639 400
1323	01	115	450	19 178	-70	19 108
1330	71	51	119	0	50 000	
1330	71	115	450	0	-25 000	25 000
1332	63	115	450	2 200 400	-250 000	1 950 400
1352	01	115	450	375 260	-1 300	373 960
1352	21	115	450	147 000	-21 400	125 600
1352	70	51	119	4 181 300	800 000	
1352	70	115	450	4 181 300	300 000	5 281 300
1352	76	115	450	23 600	1 400	25 000

Tabell 4.2 Endring i inntekter fordelt på kapittel

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2022	Endring	Revidert budsjett
5619	80	115	450	14 500	104	14 604

Del II
Nærmere omtale av bevilgningsforslagene

5 Nærmere omtale av bevilgningsforslagene

Programområde 21 Innenlands transport

Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Utgifter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023	Endring i pst.
1300	Samferdselsdepartementet	292 722	279 600	282 700	1,1
1301	Forskning og utvikling mv.	147 787	209 600	214 200	2,2
	Sum kategori 21.10	440 509	489 200	496 900	1,6

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023	Endring i pst.
4300	Samferdselsdepartementet	773	500	700	40,0
	Sum kategori 21.10	773	500	700	40,0

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

Samlet budsjettforslag for programkategorien er 496,9 mill. kr i utgifter og 0,7 mill. kr i inntekter.

Det foreslås 171,7 mill. kr til departementets driftsbudsjett og 30,2 mill. kr til kontingenter mv. til internasjonale organisasjoner. Til tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. foreslås 77,8 mill. kr og til samferdselsberedskap 3 mill. kr.

Til forskning og utvikling mv. foreslås det 214,2 mill. kr. Bevilgningen til samferdselsforskning, som er på 139,2 mill. kr, fordeles på programmer i Norges forskningsråd innenfor energi, transport og lavutslipp og til Pilot-T-ordningen. Videre foreslås 63,8 mill. kr til tilskuddsordningen til pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser.

Nærmere om budsjettforslaget

Samferdselsdepartementets prioriteringer gjøres på grunnlag av de politiske målene gitt i Hurdalsplattformen og hovedprioriteringene i budsjettforslaget med utgangspunkt i målene i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Prioriteringer innenfor departementets driftsbudsjett følger også av virksomhetsinterne mål fastlagt bl.a. i virksomhetsplanen.

Mål og prioriteringer innen departementets ansvarsområde realiseres i første rekke ved den

politikken som utformes og de bevilgningene som stilles til disposisjon til ulike formål og til underliggende etater. Rapportering og prioriteringer går frem av omtalene for de ulike fagområdene og øvrige omtaler i budsjettproposisjonen.

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

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
01	Driftsutgifter	192 749	170 200	171 700
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	29 308	29 300	30 200
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	69 025	77 100	77 800
72	Tilskudd til samferdselsberedskap	1 640	3 000	3 000
	Sum kap. 1300	292 722	279 600	282 700

For endring i bevilgninger etter saldert budsjett 2022 vises det til kapittel 4.3 i del I.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 171,7 mill. kr til drift av Samferdselsdepartementet som er om lag samme nivå som i saldert budsjett 2022.

Fra 2023 dekkes utgifter til offisiell statistikk over Statistisk sentralbyrås budsjett. Samferdselsdepartementets utgifter til dette er derfor rammeoverført til kap. 1620 Statistisk sentralbyrå, jf. Prop. 1 S (2022–2023) for Finansdepartementet.

Bevilgningen på posten skal dekke lønn og godtgjørelser til ansatte i departementet. Den skal videre dekke driftsutgifter som husleie, anskaffelser av maskiner, IKT, inventar, utstyr, utgifter til tjenestereiser, kompetanseutviklingstiltak og kjøp av konsulenttjenester. Det er i 2022 satt ned et offentlig utvalg som skal foreta en helhetlig vurdering av drosjenæringen. Bevilgningen vil også dekke utgifter til utvalget i 2023. Videre er det satt av midler til stillingen som samferdselsråd i Brussel.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 30,2 mill. kr som er om lag samme nivå som i saldert budsjett 2022.

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

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

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

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

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

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål

Det foreslås bevilget 77,8 mill. kr som er om lag samme nivå som saldert budsjett 2022. Av bevilgningen går 7 mill. kr til å følge opp satsingen på Barnas transportplan for 2022–2027, jf. Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Det gjelder tilskuddet til Ung i trafikken – Ingen venner å miste og deler av tilskuddet til Trygg Trafikk. Med unntak av tilskuddet til Trygg Trafikk og til Syklistenes Landsforening videreføres tilskuddene nominelt fra 2022.

Bevilgningen for 2023 fordeles med:

- 61,3 mill. kr til Trygg Trafikk

- 4,0 mill. kr til Syklistenes Landsforening
- 2,5 mill. kr til ITS Norge
- 1,5 mill. kr til Norsk elbilforening
- 1,0 mill. kr til Norsk Hydrogenforum
- 0,5 mill. kr til Transportøkonomisk institutt – *Trafikksikkerhetshåndboken*
- 2,0 mill. kr til Ung i trafikken – Ingen venner å miste
- 4,0 mill. kr til tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak
- 1,0 mill. kr til prisen *Årets trafikksikkerhetskommune*.

Trygg Trafikk

Tilskuddet til Trygg Trafikk videreføres på om lag samme nivå som i 2022. 5 mill. kr av tilskuddet gjelder oppfølging av Barnas transportplan.

Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon og et bindeledd mellom det frivillige og offentlige trafikksikkerhetsarbeidet. Organisasjonens samfunnsoppdrag er å arbeide for best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, med et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon blir gjennomført i en samordnet innsats mot trafikkulykker. Organisasjonen er en pådriver i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet og følger nøye med på ulykkesutviklingen. Trygg Trafikk har en viktig funksjon overfor fylkeskommunenes trafikksikkerhetsarbeid gjennom sine regionskontorer, som deltakere i det fylkeskommunale planarbeidet og som rådgivende medlemmer i trafikksikkerhetsutvalgene. Ut fra Trygg Trafikks sentrale rolle og funksjon i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet vurderes et enkeltstående tilskudd å være et egnet virkemiddel.

Trygg Trafikk gjennomfører en rekke tiltak, som bl.a. inngår i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*. Tiltakene omfatter bl.a. trafikkopplæring i barnehage og skole, informasjon om bruk av sikkerhetsutstyr og godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune*. Organisasjonen leder og koordinerer en rekke prosjekter som læringsportalen *Sykkeldyktig.no* og *Hjertesone* og har flere samarbeidsfora.

I tillegg til egne inntekter finansieres Trygg Trafikk gjennom statstilskudd og andre tilskudd. Tilskuddet fra staten vil i 2023 utgjøre om lag 56 pst. av Trygg Trafikks budsjetterte inntekter.

I 2021 bidro tilskuddet til å videreføre Trygg Trafikks satsing på økt sikkerhet for ungdom og myke trafikanter, styrke rollen som kompetansesenter for trafikkopplæring av barn og unge samt arbeidet som pådriver og veileder overfor kommunesektoren. Gjennom ulike aktiviteter og informasjonsarbeid bidro Trygg Trafikk videre til økt sikkerhet for fotgjengere og syklister samt sikring av barn i bil. Organisasjonen var en hovedaktør i arbeidet med ny *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei* og en sentral kunnskapsleverandør i arbeidet for bedre nasjonal skadestatistikk.

Trygg Trafikk opplyser at organisasjonen i 2023 vil prioritere å følge opp Barnas transportplan og organisasjonens strategi for perioden 2018–2025. Eksempelvis vil Trygg Trafikk utarbeide digitale læringsressurser og drive utstrakt kursvirksomhet i barnehage, skole og lærerutdanning samt være en pådriver for økt sikkerhet for fotgjengere og syklister. Organisasjonen vil opprettholde aktivitetsnivået i de nasjonale fellesprosjektene *Sykkeldyktig.no* og *Hjertesone*. I tillegg vil Trygg Trafikk fortsette innsatsen med godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune* og *Trafikksikker fylkeskommune*, som er et verktøy for systematisk trafikksikkerhetsarbeid på tvers av kommunale sektorer.

Syklistenes Landsforening

Tilskuddet til Syklistenes Landsforening økes med 0,4 mill. kr.

Syklistenes Landsforening har en viktig rolle i arbeidet med å øke sykkelandelen både i byene og på landsbasis. Tilskuddet fra staten skal bidra til å utvikle foreningens kompetanse om sykkel som transportmiddel, bl.a. innen trafikksikkerhet, fremkommelighet og miljø.

Syklistenes Landsforening er en ideell landsomfattende medlemsforening og arbeider etter to overordnede mål: *Nullvisjon* og *Sykkelandel og nullvekstmål*. Foreningen skal arbeide for økt trafikksikkerhet for syklister og deres medtrafikanter, og for å redusere antall ulykker og dødsfall der myke trafikanter er involvert. Videre skal foreningen arbeide for å øke sykkelandelen nasjonalt og i større byområder og bidra til at fremtidig vekst i persontransporten i stor grad tas ved å sykle og gå. Syklistenes Landsforening er bl.a. et informasjons- og rådgivingssenter for syklister, kommuner, bedrifter og skoler. Den kan med sin kompetanse om bl.a. trafikksikkerhet gi faglige innspill til myndighetene. Ut fra organisasjonens rolle i disse nasjonale innsatsområdene vurderes et enkeltstående tilskudd å være et egnet virkemiddel.

I 2021 arbeidet Syklistenes Landsforening bl.a. med innspill til ny Nasjonal transportplan. Foreningen har arbeidet med problemstillinger knyttet til el-sparkesykkel, bl.a. gjennom høringsinnspill til myndigheter og kontakt med

Samferdselsdepartementet. Syklistenes Landsforening har gitt innspill til flere viktige nasjonale høringer med mål om å fremme syklistenes interesser, f.eks. nye vikepliktsregler som ivaretar myke trafikanters trafikksikkerhet. Som del av den årlige kampanjen *Synlig Syklist* gjennomførte foreningen en datainnsamling i et forskningsprosjekt om bruk av sykkellykter og effektene av en lykteutdelingskampanje. Fra høsten 2021 er foreningen engasjert i forskningsprosjektet *ReCyCLIST*, bl.a. sammen med Transportøkonomisk institutt. Dette er et prosjekt om bruk av nye digitale verktøy for rapportering og oppfølging av sykkelulykker i Agder.

Syklistenes Landsforening opplyser at foreningen i 2023 vil utvikle en kommunal veileder med oversikt over sentrale virkemidler for hvordan norske kommuner skal nå de nasjonale sykkelandelmålene. Foreningen vil også utvikle og spre *syklistvelometeret* som er en årlig kartlegging av kommunenes arbeid med sykkel og gange. Videre vil Syklistenes Landsforening utvikle en moderne og digitalisert metode for sykkelveianalyse og -inspeksjon som kan brukes av veieiere, og etablere en rådgiverrolle for bedrifter og virksomheter i deres omstilling til bærekraftig mobilitet. Dessuten legger foreningen opp til å tilby sykkelopplæring til barnehager gjennom «sykkellek»-konseptet, som er basert på liknende tiltak i Danmark. Syklistenes Landsforening ønsker at summen av deres samlede innsats skal resultere i økt trafikksikkerhet for syklister og deres medtrafikanter.

ITS Norge

Effektiv bruk av teknologi er ett av fem hovedmål for transportpolitikken i Nasjonal transportplan 2022–2033. ITS Norge er en medlemsforening for aktører knyttet til transportbransjen og arbeider for bedre samordning, bruk og utvikling av teknologi i transportsektoren. Et enkeltstående tilskudd vurderes som egnet virkemiddel for å fremme den type bransjesamarbeid som ITS Norge er pådriver for.

I 2021 bidro tilskuddet til ITS Norge til at foreningen kunne være en pådriver for utviklingen av intelligente transportsystemer og en møteplass og arena for erfaringsutveksling og kunnskapsspredning om teknologirelaterte saker i transportsektoren. I 2021 hadde ITS Norge også særlig stor aktivitet innen EU-finansiert forskning, bl.a. som koordinator for et EU-støttet teknologiprosjekt som involverer transportaktører i en rekke europeiske land.

ITS Norge opplyser at foreningen i 2023 vil drive kompetanseoppbygging, stimulere til prosjektutvikling, industrialisering, forsknings- og piloteringsinnsats, arrangere konferanser og seminarer, drive faggrupper og formidle kunnskap og informasjon om ITS.

Norsk elbilforening og Norsk hydrogenforum

Foreningene representerer områder regjeringen satser på. Det statlige tilskuddet innebærer at foreningene kan bidra til kompetansebygging og formidle kunnskap nasjonalt og internasjonalt. Enkeltstående tilskudd anses å være et egnet virkemiddel.

Norsk elbilforening er en medlemsorganisasjon med formål å fremme elektrisk mobilitet med energieffektive kjøretøy drevet av elektrisitet fra fornybare energikilder. Foreningen har lokalforeninger som dekker hele landet. På internasjonalt nivå bidrar foreningen med å spre kunnskap om elbilpolitikk og hvordan en slik politikk kan fremme elbiler i bilmarkedet. Tilskuddet i 2021 bidro til foreningens arbeid som kunnskapsformidler, bl.a. forbrukerinformasjon om lading og til å arrangere den internasjonale konferansen Nordic EV Summit på høsten. Foreningen opplyser at i formidlingsarbeidet er bærekraft og arbeidstakerrettigheter i produksjon av elbilbatterier et tilbakevendende tema. Foreningen har bl.a. informert sine medlemmer om hvor viktig lydvarslingssystemer er for trafikksikkerhet ved kjøring med lav fart.

Norsk hydrogenforum er en nasjonal bransjeforening som arbeider for å spre kunnskap om de miljømessige fordelene ved å bruke hydrogen som energibærer. Videre arbeider foreningen med å øke mulighetene for at hydrogen tas i bruk ved å oppmuntre og stimulere til forskning og innovasjon på hydrogenteknologi. Foreningen har medlemmer fra norsk industri, universiteter og forskningsinstitutter samt andre organisasjoner med interesse for hydrogen. Tilskuddet i 2021 bidro til foreningens arbeid som kunnskapsformidler og kompetansebygger, herunder som sekretariat for det fylkeskommunale hydrogennettverket, å hente informasjon om ny kunnskap gjennom å opprette og delta i internasjonale arbeidsgrupper, samt arrangere konferanser og digitale seminar.

Tilskuddet i 2023 vil for begge foreningene gå til drift og bidra til at de kan fortsette arbeidet som kunnskapsformidlere nasjonalt og internasjonalt.

Transportøkonomisk institutt – Trafikksikkerhetshåndboken

Transportøkonomisk institutt har redaktøransvaret for Trafikksikkerhetshåndboken som er gratis tilgjengelig på internett. Håndboken gir en oversikt over aktuell kunnskap om virkninger av 148 ulike trafikksikkerhetstiltak, bl.a. om hvor effektive disse tiltakene er for å redusere ulykker eller skader ved ulykker. I 2021 ble tilskuddet brukt til å revidere elleve kapitler, og formålet med tilskuddet er å revidere ytterligere kapitler i 2023. Det er lagt opp til at ingen kapitler skal være eldre enn fire til fem år. Oppdatert informasjon om effekter av trafikksikkerhetstiltak er en sentral forutsetning i trafikksikkerhetsarbeidet og for beregning av virkninger. Trafikksikkerhetshåndboken er den viktigste kilden til kunnskap om slike effekter, og enkeltstående tilskudd vurderes derfor å være et egnet virkemiddel.

Ung i trafikken – Ingen venner å miste

Ung i trafikken – Ingen venner å miste er en landsomfattende medlemsbasert trafikksikkerhetsorganisasjon for ungdom. Organisasjonen arbeider for å ivareta de unges interesser i trafikken og redusere tallet på unge som blir drept eller hardt skadd, med et særlig fokus på ruspåvirket kjøring. Driftstilskuddet fra staten skal bidra til å utvikle organisasjonens kunnskapsbaserte og holdningsskapende arbeid for å styrke trafikksikkerheten for unge, som er en trafikantgruppe med forhøyet risiko i trafikken. Tilskuddet inngår som oppfølging av Barnas transportplan og satsingen på økt trafikksikkerhet for barn og unge i perioden 2022–2027.

Organisasjonen når ut til målgruppen gjennom ulike kampanjer, prosjekter, sosiale medier, skolebesøk og undervisningsmateriell. Ung i trafikken – Ingen venner å miste opplyser at organisasjonen i 2023 vil videreføre arbeidet for å øke bevisstheten og styrke holdningene til de unge gjennom kampanjer og prosjekter som bl.a. *DeathTrip* og *Edru sjåfør*, i tillegg til e-læringskurs samt forebyggende arbeid knyttet til ruskjøring på el-sparkesykkel.

Tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak og prisen Årets trafikksikkerhetskommune

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

Prisen Årets trafikksikkerhetskommune skal fremheve og hedre kommuner som har utmerket seg i lokalt trafikksikkerhetsarbeid, og som kan inspirere andre kommuner til økt innsats. Prisen ble i 2021 tildelt Bømlo kommune, mens Sandnes kommune fikk den i 2022.

Oppfølging av Barnas transportplan

Barnas transportplan er forankret i Nasjonal transportplan 2022–2033 og omfatter tiltak som skal bedre trafikksikkerheten for barn og unge i perioden 2022–2027. For å følge opp Barnas transportplan settes det av i alt 29,5 mill. kr til ulike tiltak i 2023. Disse omfatter:

- 22,1 mill. kr til tilskuddsordningen for tryggere skoleveier og nærmiljøer på kap. 1320 Statens vegvesen, post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer
- 5 mill. kr i driftstilskudd til Trygg Trafikk på kap. 1300 Samferdselsdepartementet, post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.
- 2 mill. kr i driftstilskudd til organisasjonen Ung i trafikken – Ingen venner å miste på kap. 1300 Samferdselsdepartementet, post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.
- 0,4 mill. kr til å videreutvikle og drifte Nasjonal Barnetråkkløsning på kap. 595 Statens kartverk, post 01 Driftsutgifter, på Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett.

Post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap

Det foreslås bevilget 3 mill. kr som er en nominell videreføring av bevilgningen for 2022.

Formålet med tilskuddet er å støtte ulike aktørers finansiering av utgifter til sikkerhets- og beredskapsarbeid som bidrar til å styrke samfunnssikkerheten i samferdselssektoren. Målgruppen for ordningen er Samferdselsdepartementets underliggende selskaper og foretak. I 2021 dekte bevilgningen utgifter som Avinor AS hadde til å gjennomføre en beredskapsanalyse og utvikle et program for håndtering av innsiderisiko samt utgifter til Nye Veier AS for å gjennomføre en modenhetsanalyse av informasjonssikkerhetsarbeidet i selskapet. Ett prosjekt som hadde fått tilsagn om midler, ble ikke realisert.

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	773	500	700
	Sum kap. 4300	773	500	700

Post 01 Refusjon fra Utenriksdepartementet

Enkelte bidrag til internasjonale organisasjoner kan i samsvar med statistikkdirektivene til OECD/DAC (Development Assistance Committee) godkjennes som offisiell utviklingshjelp (ODA). Inntektsanslaget for 2023 på 0,7 mill. kr gjelder 16 pst. av bidraget til Verdenspostforeningen (UPU).

Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	14 332	12 100	11 200
50	Samferdselsforskning, *kan overføres*	133 455	135 500	139 200
70	Pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser		62 000	63 800
	Sum kap. 1301	147 787	209 600	214 200

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

Det foreslås å bevilge 11,2 mill. kr til Samferdselsdepartementets ordinære utredningsvirksomhet som er en reduksjon på 7,4 pst. fra saldert budsjett 2022. Fra 2023 dekkes utgifter til offisiell statistikk over Statistisk sentralbyrås budsjett. Departementets utgifter til dette er derfor rammeoverført til kap. 1620 Statistisk sentralbyrå, jf. Prop. 1 S (2022–2023) for Finansdepartementet.

I 2023 vil bevilgningen gå til å gjennomføre flere utredningsprosjekter. Slike prosjekter er avgjørende som kunnskapsgrunnlag for departementets politikkutforming. Resultatene fra flere utredningsprosjekter publiseres bl.a. på departementets nettsider.

Det ble i 2021 gjennomført flere utredningsprosjekter på oppdrag fra departementet. Noen av dem er omtalt under.

Som en del av arbeidet med en stortingsmelding om ny nasjonal luftfartstrategi har departementet fått utført tre utredninger. Arntzen de Besche Advokatfirma AS utredet i 2021 hvilke lønns- og arbeidsvilkår som gjelder i luftfarten for besetningsmedlemmer med ulik grad av tilknytning til Norge. Rapporten beskriver gjeldende regelverk og identifiserer noen mulige forbedringer. Den er også nyttig for Luftfartstilsynets tilsyn med det arbeidsrettslige regelverket som gjelder for flygende personell.

Videre har Menon Economics, i samarbeid med Green Future, i 2021 og 2022 kartlagt hvor langt markedet og den teknologiske utviklingen har kommet i utviklingen av fremtidens lav- og nullutslippsløsninger. Rapporten inneholder en vurdering av i hvilken grad dagens virkemidler treffer behovene til luftfartsnæringen og gir anbefalinger til konkrete tiltak som kan legge til rette for en raskere utvikling og implementering av fremtidens fly.

Drone Industry Insights har i 2022 kartlagt den norske dronenæringen.

Oslo Economics utredet våren 2021 virkningene av å legge til rette for en heldigital kontrollutrustning for drosjer, f.eks. en app, som alternativ til taksameter og hvilke konsekvenser dette ville ha for enkelte kundegrupper. Oslo Economics vurderte det som lite sannsynlig at tilbudet til ikke-digitale drosjekunder vil falle bort på kort sikt, fordi det totalt sett er stort etterspørselsgrunnlag fra ikke-digitale kunder, og lave merkostnader for å tilby drosjetjenester til denne gruppen. På lengre sikt vil tilbudet kunne endre seg, særlig i geografiske områder med få ikke-digitale kunder.

Samferdselsdepartementet finansierte i andre halvår 2021 og første halvår 2022 et pilotprosjekt om bruk av digital teknologi for innsamling av reisevaner. Den største og viktigste kilden til informasjon om hvordan befolkningen reiser er fortsatt den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU). Informasjonen brukes i nytte-kostnadsanalyser og samfunnsøkonomiske beregninger til bl.a. Nasjonal transportplan samt innen transportforskning. Statistikken samles inn gjennom tradisjonelle spørreundersøkelser, noe som kan være tids- og kostnadskrevende. Departementet har derfor tatt initiativ til et pilotprosjekt med bruk av mobilapplikasjon (app) innenfor avgrensede geografiske områder. Arbeidet gjøres av Kogenta. Transportetatene som styrer organiseringen av reisevaneundersøkelsen, vil evaluere prosjektet når det er ferdig og vurdere om bruk av mobilapplikasjon kan være en alternativ metode for datainnsamling, og om dette på sikt enten kan supplere eller erstatte den tradisjonelle RVU-spørreundersøkelsen.

Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås å bevilge 139,2 mill. kr i 2023 som er om lag samme nivå som saldert budsjett 2022.

Bevilgningen skal bidra til å nå de overordnede målene for transportpolitikken, slik disse er uttrykt i Meld. St. 33 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*.

Midlene fordeles til programmer i Norges forskningsråd innenfor porteføljen energi, transport og lavutslipp og til Pilot-T-ordningen. Sistnevnte forvaltes i samarbeid mellom Innovasjon Norge og Norges forskningsråd. Programmene finansierer anvendt forskning, innovasjonsprosjekter, teknologiutvikling pilotprosjekter samt samfunnsfaglig transportforskning, bl.a. trafikksikkerhetsforskning.

Norges forskningsråd er et viktig virkemiddel for å nå de forskningspolitiske målene til regjeringen. Regjeringen har fastsatt fem mål for forskningsrådet. Målene er:

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

Målene er felles for alle departementene. Den samlede måloppnåelsen for virksomheten og økonomisituasjonen i forskningsrådet er omtalt i Prop. 1 S (2022–2023) for Kunnskapsdepartementet.

Forskningsprogrammene i Norges forskningsråd og Innovasjon Norge gir ny kunnskap og rask overgang til ny transportteknologi som bidrar til:

- å forbedre kjøretøyene
- effektiv bruk av utslippsfrie løsninger
- bedre utnyttelse av dagens transportinfrastruktur
- vedlikehold og infrastrukturutbygging med lavest mulig kostnader og miljøpåvirkning.

I tillegg til å finansiere forskningsprosjekter bidrar programmene med å delfinansiere innovasjonsprosjekter i næringslivet og offentlig sektor, noe som reduserer risikoen for aktørene og gir økt insentiv til å utvikle og teste nye innovative mobilitetsløsninger. Dette er viktig for å utnytte mulighetene som ligger i ny teknologi og for å ta i bruk nye innovative mobilitetsløsninger så raskt som mulig og på en trygg og effektiv måte.

Samtidig med årets budsjettproposisjon legger regjeringen frem en ny langtidsplan – Meld. St. 5 (2022–2023) *Langtidsplan for forskning og høyere utdanning (2023–2032)*. Det er stor kontinuitet i målene og prioriteringene mellom den nye planen og den forrige, men også noen viktige endringer for å løfte frem bærekraft, helse, samfunnssikkerhet og tillit på en tydeligere måte. Det vises til nærmere omtale i del III, kapittel 5 i Prop. 1 S (2022–2023) for Kunnskapsdepartementet.

I tillegg til det brede transportforskningsprogrammet Transport 2025 og Pilot-T-ordningen bidrar en rekke andre programmer i Norges forskningsråd til å nå målene i Nasjonal transportplan 2022–2033, bl.a. ENERGIX, SAMRISK II, Pilot-E, Forskningssentrene for miljøvennlig energi og Skattefunn-ordningen. I 2021 og 2022 er Samferdselsdepartementets bevilgning, i tillegg til Transport 2025 og Pilot-T, fordelt til forsknings- og innovasjonsprosjekter innenfor ENERGIX og SAMRISK II.

Transport 2025-programmet skal bidra til kunnskap, kompetanse og innovasjon slik at trans-

port og mobilitet foregår miljøvennlig, sikkert og effektivt. Programmet bidrar til alle målene i Nasjonal transportplan 2022–2033, og det er bl.a. den viktigste kilden for forskning innen transportsikkerhet. Programmet omfatter veitransport, jernbane, luftfart og sjø/kysttransport og skal være et nav for norsk samferdselsforskning og -innovasjon. Norges forskningsråd legger til rette for godt samspill og samhandling mellom Transport 2025 og øvrige programmer i Norges forskningsråd og EUs rammeprogram for forskning og innovasjon Horisont Europa.

Pilot-T-ordningen, som i sin helhet finansieres av Samferdselsdepartementet, inngår i Transport 2025-programmet. Ordningen skal bidra til at nye, innovative mobilitetsløsninger tas i bruk i transportsektoren ved å delfinansiere innovasjonsprosjekter i næringslivet der det utvikles og testes nye teknologier og forretningsmodeller med potensial for å bidra til et mer effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem. Pilot-T vil også kunne bidra til verdiskaping og flere arbeidsplasser gjennom at norske bedrifter og industri får utnyttet mulighetene i det internasjonale markedet for nye innovative mobilitetsløsninger.

Det var stor tematisk bredde i søknadene til nye prosjekter innenfor Transport 2025 og Pilot-T i 2021. Det var flest nye prosjekter innenfor områdene *oppfyllelse av Norges klima- og miljømål* og *effektiv bruk av ny teknologi*. Videre økte antall søknader for prosjekter som kan bidra til målet *mer for pengene* i transportsektoren. En hovedvekt av søknadene gjaldt prosjekter om persontransport, men med Pilot-T har andelen søknader knyttet til prosjekter innen godstransport økt betydelig.

Erfaringene fra utlysningene i perioden 2018–2021 tyder på at Pilot-T-ordningen så langt har vært vellykket. Bakgrunnen for lanseringen av ordningen var at norsk industri og næringslivsaktører med høy teknologikompetanse ikke i tilstrekkelig grad satset på og bidro til innovasjon og teknologiutvikling i transportsektoren (ut over maritim sektor). Ordningen har bidratt til å øke næringslivets investeringer i transportrelatert innovasjon og har så langt lyktes med å mobilisere nye kunnskapsmiljøer og næringslivsaktører til å satse på innovasjon i transportsektoren, særlig mindre teknologibedrifter og oppstartsselskaper innenfor IKT. Kvaliteten på søknadene har gjennomgående vært høy, og antall søkere er langt høyere enn i utlysninger rettet mot transportrelatert næringsliv før 2018.

Søknadene til forskerstyrte prosjekter innenfor Transport 2025 holdt i 2021 høy kvalitet. Kun prosjektsøknader av svært høy kvalitet (etter vurdering fra forskningsrådets porteføljestyre) ble tildelt midler, og 70 pst. fikk avslag. I tillegg har nye forskningsmiljøer levert gode prosjektsøknader. Det har imidlertid samlet sett vært en nedgang i den relative andelen forskerstyrte prosjekter i transportporteføljen. Dette skyldes bl.a. at det har blitt omprioritert midler fra andre deler av Transport 2025-programmet til Pilot-T-ordningen i oppstartsfasen for å sikre tilstrekkelig ramme for utlysningene. Departementet legger derfor ikke opp til å øremerke midler til Pilot-T-ordningen, slik at Norges forskningsråd i 2023 vil få fleksibilitet til å vurdere fordelingen mellom prosjekttyper, inkl. Pilot-T, som vil gi best mulig måloppnåelse i 2023.

Innenfor Transport 2025 og Pilot-T ble det i 2021 og 2022 bl.a. igangsatt prosjekter knyttet til:

- klimagassreduksjon i grunnarbeider
- nye løsninger for å oppdage skred over vei
- nye løsninger for vedlikehold og bygging av fylkeskommunale broer
- automatisering av bagasjehåndtering på flyplasser
- økt sjøsikkerhet med portabel sensorteknologi.

Det pågår nå forsknings- og innovasjonsprosjekter innenfor porteføljen knyttet til:

- utvikling av meldingstjenester til bl.a. dynamisk veiprising, dieselforbud i sentrumsgater og annonsering av ledige ladestasjoner
- utvikling av verktøy og tjenester for Mobility-as-a-Service i spredtbygde strøk
- kunnskap om skadepotensialet knyttet til ulykker med bruk av droner
- bruk av batterier i parkerte elbiler som midlertidig energilager gjennom bruk av kunstig intelligens og optimaliseringsmodeller.

Målet med forskningsprogrammet ENERGIX er å støtte en langsiktig og bærekraftig utvikling av energisystemet og bidra til et konkurransedyktig norsk næringsliv i omstillingen til lavutslippssamfunnet. Se Prop. 1 S (2022–2023) for Olje- og energidepartementet for videre omtale av ENERGIX. For transportsektoren var særlig temaene energilagring og miljøvennlig energi for transport, kraftnett og energipolitikk relevante i 2021. Videre var muligheter for bruk av hydrogen i tungtransport og luftfart et viktig forskningstema i 2021. Innenfor batteri og elektrifisering finansieres det i tillegg prosjekter som har bidratt til å bygge opp kunnskap for norsk batteriverdikjede, bl.a. sikkerhetsutfordringer, produksjon, lading,

bruk og gjenvinning av batterier. Innenfor langtransport og internasjonal skipstrafikk samt langdistanseflyvninger er biodrivstoff fortsatt et viktig forskningstema.

SAMRISK II skal gi ny kunnskap og forståelse om farer og trusler mot samfunnets evne til å opprettholde viktige samfunnsfunksjoner og ivareta borgernes liv, helse og grunnleggende behov under ulike former for store påkjenninger. Kunnskapen som utvikles i programmet skal øke forståelsen omkring samfunnssikkerhet og bidra til kritisk refleksjon over ulike effekter av sikkerhetstiltak. Innenfor programmet ble det i 2021 bl.a. tildelt midler til nye prosjekter til forskning på effekter av pandemien for valg av transportformer.

Post 70 Pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser

Det foreslås bevilget 63,8 mill. kr.

Tilskuddsordningen for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren ble startet opp i 2022 og vil gå til prosjekter i transportvirksomhetene som f.eks. Nye Veier AS, Bane NOR SF og Statens vegvesen. Prosjektene skal bidra til å utvikle kunnskap og/eller teknologi som kan gi varige reduksjoner i direkte klimagassutslipp. Videre skal de bidra til å teste ut nullutslippsløsninger på anleggsplasser i transportsektoren, slik at risikoen og kostnadene ved å ta i bruk slike løsninger reduseres, og til mer effektiv bruk av maskiner og kjøretøy på, eller i direkte tilknytning til, anleggsplasser i transportsektoren, herunder mer effektive logistikkløsninger.

I 2022 er det gitt tilsagn om tilskudd til tolv prosjekter i regi av Statens vegvesen, Nye Veier og Bane NOR. Det er bl.a. gitt tilsagn til de tre prosjektene som er omtalt under.

Lastetraktorer er den skinnegående kjøretøygruppen til Bane NOR som blir mest brukt. Bane NOR har fått tilskudd til å bygge om lastetraktorer til batteridrift. Ombyggingen vil gi erfaring med ombygging fra diesel til batteri samt bruk av batteriteknologi i forbindelse med drift og vedlikehold av jernbanen.

I pilotprosjektet om elektrifisering av bruarbeider på Grenlandsbrua (E18 Rugtvedt–Langangen) i Nye Veier vil en rekke prosesser relatert til bygging av flere bruer bli driftet ved hjelp av strøm fra strømnettet, i stedet for ved hjelp av dieselaggregater, noe som vil gi betydelige utslippsreduksjoner.

I prosjektet om bruk av nullutslippsmaskiner på anleggsplassen til E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen bytter Statens vegvesen bruk av fossilt drivstoff på anleggsplassen med bl.a. elektriske løsninger. Gjennom dette vil vegvesenet utvikle kunnskap gjennom bruk av nullutslippsløsninger, både knyttet til teknologi ved bruk av ulike typer maskiner og utstyr og til effekten av stilte krav. Pilotprosjektet skal se på om lavere effektivitet på grunn av ladebehov for elektriske gravemaskiner og annet utstyr har direkte konsekvens for fremdriften i anleggsarbeidet. Videre skal det vurderes om endret bruk, effektive løsninger for tilgang til strøm, og bedre logistikk, kan oppveie den enkelte maskin sine begrensninger.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023	Endring i pst.
1310	Flytransport	1 199 647	828 500	942 100	13,7
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	160 249			0,0
1313	Luftfartstilsynet	253 849	268 784	286 500	6,6
1314	Statens havarikommisjon	85 476	89 394	90 100	0,8
1315	Tilskudd til Avinor AS	3 787 000	250 000	1 660 000	564,0
	Sum kategori 21.20	5 486 221	1 436 678	2 978 700	107,3

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023	Endring i pst.
4312	Avinor AS	444 370	444 400	444 400	0,0
4313	Luftfartstilsynet	133 212	162 700	167 600	3,0
5619	Renter av lån til Avinor AS	20 515	14 500	8 500	-41,4
	Sum kategori 21.20	598 097	621 600	620 500	-0,2

Et velfungerende flytilbud er viktig for folk og næringsliv i hele landet, og kortbanenettet er avgjørende for bosetting og verdiskaping i distriktene. Regjeringens mål for norsk luftfart er å få ned utslippene fra sektoren, bl.a. ved å stimulere til bruk av de mest miljøvennlige fly- og drivstofftypene. Videre vil regjeringen videreføre og styrke Avinor-modellen for å drifte og videreutvikle lufthavner. Det er en prioritering for regjeringen å bidra til en sosialt bærekraftig luftfart og å legge til rette for seriøse aktører i bransjen.

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

Luftfartstilsynet fører tilsyn med sikkerheten i norsk sivil luftfart. Statens havarikommisjon undersøker ulykker og alvorlige hendelser innenfor luftfart, i tillegg til jernbane-, vei-, sjøfarts- og forsvarssektoren. Avinor AS har ansvaret for 43 sivile lufthavner med rutetrafikk, og det leverer flysikringstjenester til både sivil og militær luftfart gjennom datterselskapet Avinor Flysikring AS.

Samlet foreslås det bevilget 3 mrd. kr til luftfartsformål. Til kjøp av flytransport foreslås det bevilget 942,1 mill. kr, mens det til drift av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon foreslås til sammen bevilget 376,6 mill. kr. Det foreslås

bevilget 1 660 mill. kr til bygging av ny lufthavn ved Mo i Rana og til tomtekjøp og videre planlegging av ny lufthavn i Bodø.

Resultatrapport 2021

Luftfartsmarkedet

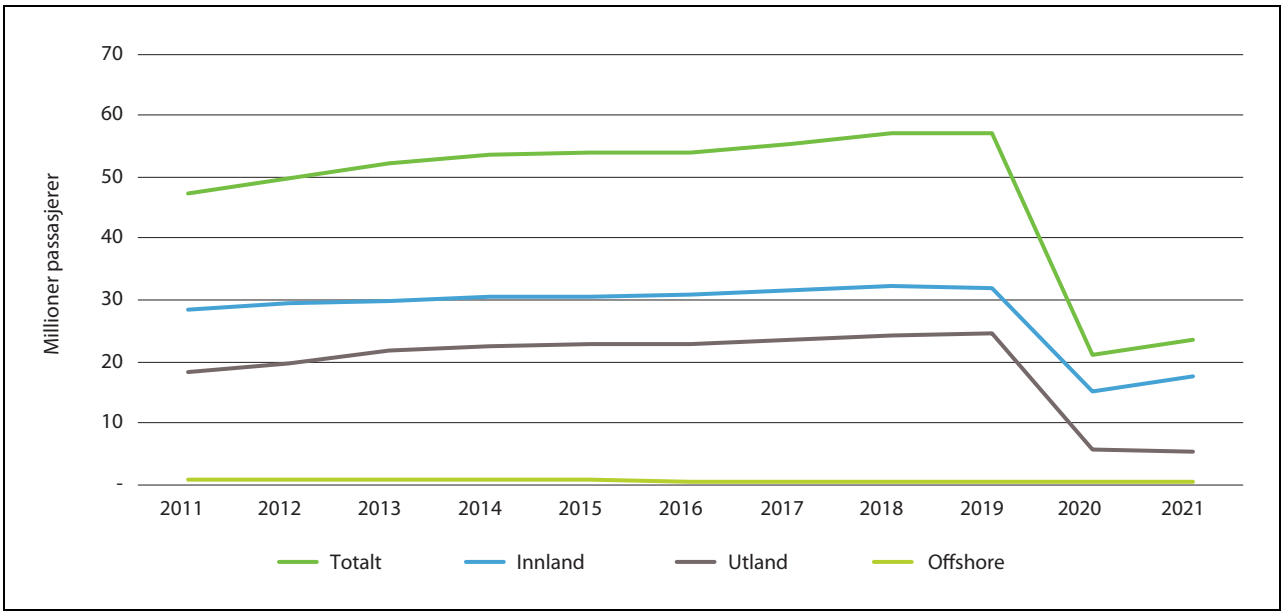
Koronapandemien fortsatte å prege luftfarten i 2021. Året startet med svært begrenset trafikk, men økt vaksineringsgrad og lettelser i reserestriksjoner økte reiseaktiviteten gjennom sommer- og høstsesongen. Nye restriksjoner som følge av utbruddet av «omikron»-varianten av koronaviruset reduserte reiseaktiviteten mot slutten av året. Selv om reiseaktiviteten økte fra 2020 til 2021, var den langt lavere enn i 2019. Målt i antall passasjerer økte trafikken med 10,4 pst. fra 2020 til 2021. Totalt ble det registrert 23,4 millioner terminalpassasjerer på norske flyplasser, fordelt med 17,7 millioner innenriks, 5,2 millioner til og fra utlandet og 0,5 millioner til og fra offshore installasjoner på kontinentalsokkelen. Dette tilsvarer en økning på 16,7 pst. i innenlandstrafikken, mens utlandstrafikken falt med 6,5 pst. Offshoretrafikken steg med 4,9 pst.

Figur 5.1 viser utviklingen i antallet flypassasjer i perioden 2011–2021.

Tall fra Avinor viser at antall kommersielle flybevegelser (avganger og landinger) ved norske flyplasser i 2021 økte med 5,6 pst. fra 2020. Innenlands var økningen på 10,2 pst., mens utlandstrafikken falt med 9,6 pst. Antall offshore helikopterflyginger falt med 3,6 pst. Utviklingen siden 2011 går frem av figur 5.2.

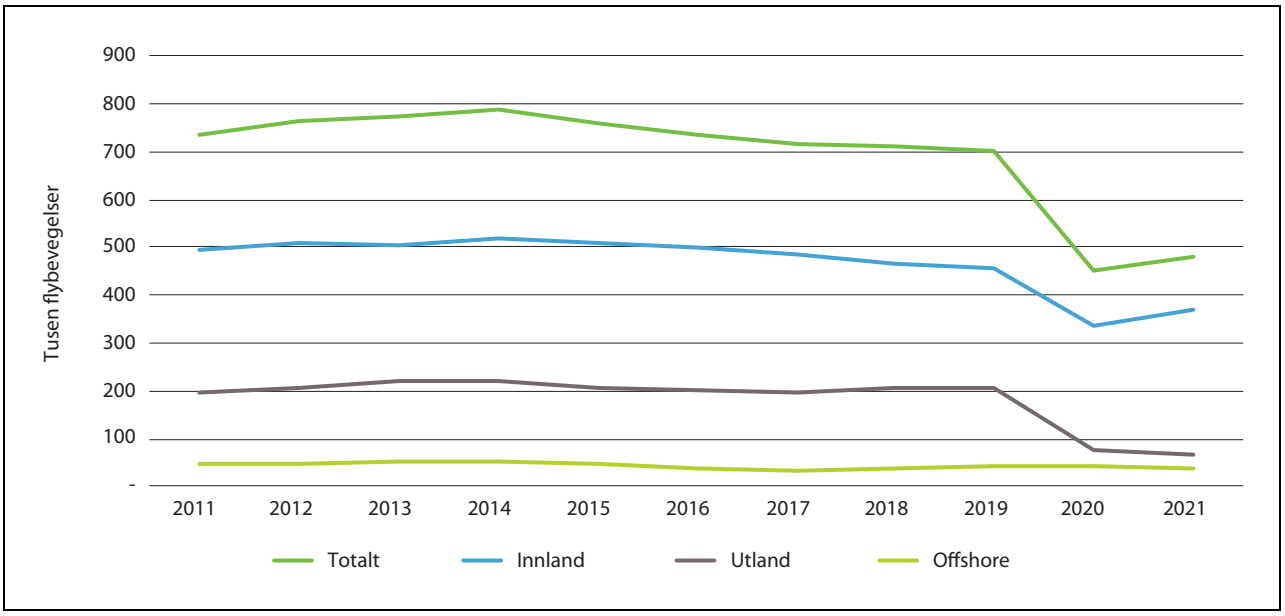
Som i 2020 førte koronapandemien til at en stor del av Avinors inntekter falt bort i 2021. For å avhjelpe den økonomiske situasjonen i selskapet bevilget Stortinget i 2021 et driftstilskudd på 3,8 mrd. kr. Videre fikk Avinor i perioden 11. oktober 2021 til 31.desember 2021 midlertidig tillatelse til å kunne avvike fra kravet i vedtektene om 40 pst. egenkapitalandel, dog ikke lavere enn 36 pst. Samlet la disse tiltakene til rette for at Avinor kunne gjennomføre igangsatte investeringer som ikke kunne utsettes uten betydelige kostnader. Generelt ble strategiske investeringer skjøvet på og reinvesteringer nedskalert med om lag 50 pst. i forhold til 2019. Vedlikehold for å ivareta sikkerhet og enkelte strategiske investeringer, som ny terminal ved Tromsø lufthavn, ble videreført. Planleggingen av flyttingen av Bodø lufthavn og bygging av ny lufthavn ved Mo i Rana ble også videreført i 2021.

I mars 2020 opererte SAS, Norwegian, Widerøe, DAT, Air Leap og Lufttransport (helikopter) innenriks i Norge. Med unntak av Air Leap opererer disse selskapene fortsatt norske innenriksruter. I tillegg er det norske selskapet Flyr blitt en ny aktør, som opererer både innenlands og utenlands. Det norske flyselskapet Norse Atlantic Airways, som vil basere sin drift på å drive interkontinentale flygninger, startet sin virksomhet i juni 2022. Det er dermed flere flyselskaper som betjener det norske markedet nå enn før pandemien startet.



Figur 5.1 Passasjerer ved norske flyplasser 2011–2021

Kilde: Avinor AS



Figur 5.2 Antall flybevegelser ved norske flyplasser 2011–2021

Kilde: Avinor AS

Flysikkerhet

Flysikkerheten i Norge vurderes generelt som høy. Koronapandemien førte til at Luftfartstilsynet gjennomførte færre tilsyn enn planlagt i 2021. Det er ingen indikasjoner på at flysikkerheten er blitt svekket som følge av dette. Før et tilsyn utsettes eller kanselleres, foretar Luftfartstilsynet en risikovurdering av dette og har dialog med tilsynsobjektene.

Alle lovpålagte tilsyn ble gjennomført. Luftfartstilsynet gjennomførte i 2021 også ekstra tilsyn på grunnlag av mottatt informasjon og bekymringsmeldinger. På grunn av koronapandemien ble en del av tilsynene gjennomført som fjerntilsyn. Tilsyn ble da gjennomført ved gjennomgang av dokumentasjon og digitale møter. I noen tilfeller var det etter tilsynet nødvendig med en kort verifikasjonsreise til tilsynsobjektet. Det europeiske byrået for flysikkerhet (EASA) har i ettertid hatt revisjoner på flere områder, og Luftfartstilsynet har ikke fått avvik knyttet til bruk av fjerntilsyn.

Sikkerhetsmålet i Norges flysikkerhetsprogram ble nådd i 2021. Det er likevel viktig at Luftfartstilsynets tilsynsaktivitet kommer tilbake til nivået før koronapandemien.

Luftfartstilsynet erfarer at luftfartsaktørene har stor oppmerksomhet rundt security- og flysikkerhetsarbeidet. Trening og opplæring av personell prioriteres, og det er bevissthet rundt menneskelige faktorer. Sikkerhetsstyringssystemer er tilfredsstillende implementert og fungerer. Selv om luftfartssektoren har vært preget av økonomiske utfordringer og nye forretningsformer og modeller for personellets tilknytning til flyselskapene, har Luftfartstilsynet ikke indikasjoner på at dette har påvirket flysikkerheten negativt.

I 2021 arbeidet Luftfartstilsynet med å oppdatere det norske flysikkerhetsprogrammet som skal godkjennes av Samferdselsdepartementet. Tilsynet utarbeidet også en oppdatert nasjonal flysikkerhetsplan som er publisert.

Luftfartstilsynet avsluttet i 2021 et flerårig prosjekt om å motvirke rus som sikkerhetsrisiko i sivil luftfart. Prosjektet har bl.a. medført at politiet gjennomfører flere tilfeldige ruskontroller av flybesetninger, og at politiet har fått hjemmel til å foreta tilfeldige ruskontroller av personell i lufttrafikktjenesten, bakkepersonell og teknikere.

Avinor Flysikring AS fortsatte etableringen av fjernstyrte tårn. Fjernstyrte tårn innebærer at tårntjenesten på en lufthavn blir styrt fra et tårnsenter i Bodø. Målet er å legge til rette for mer effektiv drift, samtidig som flysikkerheten opprettholdes eller bedres. I første omgang skal fjernstyrte tårn tas i bruk på 15 lufthavner i Norge. Ved utgangen av 2021 var systemet tatt i bruk på fire lufthavner, og det skal etter planen tas i bruk på ytterligere fire lufthavner innen utgangen av 2022.

Droner

Ny forskrift om luftfart med ubemannet luftfartøy (drone) trådte i kraft ved årsskiftet 2020/2021. Samtidig lanserte Luftfartstilsynet en nettportal (flydrone.no), der organisasjoner som benytter droner i sin virksomhet og privatpersoner som flyr droner, skal registrere seg som droneoperatører. Nettportalen inneholder et droneoperatørregister samt nettkurs og en nettbasert eksamen for dronepiloter. Ved utgangen av 2021 var om lag 2 000 organisasjoner og om lag 15 900 privatpersoner registrert som droneoperatører. Om lag 13 100 personer hadde gjennomført nettbasert eksamen i 2021. Luftfartstilsynet ga 44 godkjenninger innenfor de ulike kategoriene av ubemannet luftfart.

I 2021 var det ingen innrapporterte skader på tredjeperson ved bruk av droner. Det ble rapportert sju tilfeller av luftromsinntrengninger der dronen var for nær annen lufttrafikk. Luftfartstilsynet har gjennomført informasjonskampanjer og andre tiltak for å forebygge slike ulykker og hendelser.

Klima og miljø

Luftfarten påvirker miljøet ved ulike former for utslipp. Ifølge Statistisk sentralbyrå tilsvarte klimagassutslippene fra all innenriks luftfart om lag 1,6 pst. av samlede innenriks utslipp i 2020, mot 2,3 pst. i 2019. Nedgangen skyldes betydelig nedgang i flytrafikken som følge av koronapandemien. Offisielle tall fra 2021 er ennå ikke tilgjengelig. Pandemien bidro til at klimagassutslippene fra utenrikstrafikken, dvs. salg fra drivstoff på norske flyplasser til fly med første destinasjon i utlandet, falt med 68,5 pst. til 0,5 millioner tonn CO_2-ekvivalenter fra 2019 til 2020.

Omsetningskravet på 0,5 pst. avansert biodrivstoff til luftfart fra 1. januar 2020 ble i 2021 evaluert av Miljødirektoratet, som fant at det i hovedsak har vært vellykket. Det ble omsatt 2,6 millioner liter avansert biodrivstoff til luftfart i 2021. Det gir en utslippsreduksjon på 6 800 tonn CO_2.

Norge deltok i 2021 i den frivillige fasen av FNs globale markedsmekanisme for kjøp av utslippsreduksjoner for internasjonal luftfart, CORSIA. Ifølge Miljødirektoratet, som håndhever markedsmekanismen overfor berørte norske flyselskaper, var det ikke behov for å kjøpe utslippsreduksjoner i 2021 fordi trafikken var lavere enn i referanseåret 2019. Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet har samarbeidet om å følge opp forslag til forordning om like konkurransevilkår for bærekraftig luftfart (RefuelEU Aviation), som introduserer et felleseuropeisk omsetningskrav for bærekraftig drivstoff i luftfarten. Forslaget var på offentlig høring i 2021, og Samferdselsdepartementet sendte høringsinnspill til Europakommisjonen.

Luftfarten påvirker miljøet også ved støy og lokal forurensing rundt flyplassene. Til tross for generell reduksjon av flytrafikken mottok Luftfartstilsynet i 2021 om lag fire ganger så mange klager på støy som i 2019. Økt bruk av hjemmekontor kan ha medvirket til økningen i klagene. Luftfartstilsynet gir i forbindelse med konsesjonssøknader veiledning til lokale myndigheter om støyreduserende tiltak, og et arbeid med en ny veileder ble påbegynt i 2021. Videre arbeider Luftfartstilsynet nasjonalt og i internasjonale arbeidsgrupper med tiltak for å redusere støybelastningen fra luftfarten.

Samfunnssikkerhet

Luftfartstilsynet reviderte i 2021 sin strategi for samfunnssikkerhet. Grunnlaget for revisjonen var Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren fra 2020. I dette arbeidet prioriterer Luftfartstilsynet åtte ulike områder.

Samferdselsdepartementet ga i 2021 Luftfartstilsynet i oppdrag å utrede etablering av sektorvis responsmiljø for digitale hendelser i luftfarten. DNV GL gjennomførte denne utredningen og anbefalte å opprette et digitalt responsmiljø (LuftCERT) under Luftfartstilsynets ansvarsområde. Med bakgrunn i den sikkerhetspolitiske situasjonen og utviklingen i det digitale trusselbildet skal Luftfartstilsynet prioritere å sette i gang etablering av et digitalt responsmiljø for luftfartssektoren i 2022.

Universell utforming

Som ledd i arbeidet med å sikre tilgjengelighet for alle gjennomførte Luftfartstilsynet i 2021 ti inspeksjoner av universell utforming av flyplasser. Universell utforming av ombordstigningsløsninger er noe Luftfartstilsynet særlig ser på, ikke minst i behandling av konsesjonssøknader for nye flyplasser. Ingen norske lufthavner har universelt utformede ombordstigningsløsninger for mindre passasjerfly. Avinor AS gjennomførte i 2021 bygningsmessige tiltak på elleve lufthavner for å forbedre universell utforming for de reisende. Tiltakene gjennomføres som en del av vedlikeholdsprogrammet for perioden 2019–2025. På Oslo Lufthavn, Gardermoen og de tre lufthav-

nene i Bergen, Trondheim og Stavanger, jobbes det kontinuerlig med å forbedre universell utforming for de reisende.

Statens havarikommisjon

Statens havarikommisjons uavhengige undersøkelser skal bidra til å forbedre sikkerheten og forebygge ulykker innen transport- og forsvarssektoren. I 2021 offentliggjorde havarikommisjonen 34 rapporter. Dette er tolv færre enn i 2020, noe som i stor grad må ses i sammenheng med konsekvensene av smitteverntiltakene under koronapandemien hadde bl.a. for mobilitet. Fordi havarikommisjonen ble hindret i å gjennomføre undersøkelser på den mest effektive måten, økte undersøkelsesperioden, noe som også bidro til færre rapporter. I tillegg til sikkerhetsfunn påpekt i rapportene ga havarikommisjonen 86 sikkerhetstilrådinger til operatører, tilsyn og departementer for oppfølging. Gjennom undersøkelsene i 2021 bidro Statens havarikommisjon med kunnskap til det nasjonale risikobildet. Viktige bidrag var endelig rapport om kollisjonen mellom fregatten Helge Ingstad og tankskipet Sola TS, rapport om luftfartsulykke med elektrisk fly og rapport om alvorlig luftfartshendelse med et Hercules transportfly.

Utfordringer, mål og prioriteringer i 2023

Norsk luftfart er i andre halvdel av 2022 i ferd med å normalisere seg etter koronapandemien. Samtidig er aktiviteten i flytrafikken ikke tilbake på samme nivå som før pandemien. Både for flyselskap og lufthavner har pandemien fått store økonomiske konsekvenser. Det er særlig norsk rutegående luftfart som har vært rammet, mens helikoptertrafikken (inkl. offshore) har vært tilnærmet normal. Krigen i Ukraina har også stor innvirkning på internasjonal luftfart, bl.a. ved at flytrafikken må omdirigeres, at drivstoffprisene har økt markant, og at det er knapphet på deler og reservedeler til fly.

Det norske luftfartsmarkedet har gjennomgått flere endringer siden pandemiutbruddet i 2020. Statlig kjøp av flyruter bidro til at Widerøe opprettholdt store deler av flytilbudet under pandemien og ble i mindre grad rammet økonomisk enn andre flyselskaper. Norwegian gjennomførte en restrukturering av selskapet i 2021. SAS satte sommeren 2022 i gang en restruktureringsprosess. Samtidig har de nye flyselskapene Flyr og Norse Atlantic Airways etablert seg i det norske markedet.

Regjeringen vil styrke lufthavninfrastrukturen i Nord-Norge. En ny lufthavn ved Mo i Rana vil gi en mer hensiktsmessig innflyging og muligheter for å lande og lette med større fly. En flytting av Bodø lufthavn vil bety ny, moderne og oppgradert infrastruktur, samt frigjøre areal til byutvikling og styrke den regionale utviklingen. Det er viktig å holde fremdriften i prosjektet for å unngå unødvendige investeringer på dagens lufthavn.

Regjeringen tar sikte på å legge frem en stortingsmelding om strategi for norsk luftfart i stortingssesjonen 2022–2023. Ambisjonene er å trekke linjene for en helhetlig og bærekraftig utvikling i norsk luftfart.

Luftfartstilsynet skal i 2023 opprette en nasjonal tilsynsmyndighet for romaktiviteter.

Flysikkerhet

Ett av målene i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* er nullvisjonen om ingen drepte og hardt skadde i transportsektoren. Sikkerheten i norsk luftfart er generelt høy. Luftfartstilsynet påpeker at det er flere utfordringer knyttet til sikkerhetsnivået for innlands helikopteroperasjoner, allmennflygning og luftsport, enn annen kommersiell luftfart.

Luftfartstilsynet skal bidra til å videreutvikle sikkerhetskulturen offshore, bl.a. gjennom samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel. Tilsynet har laget en plan for å intensivere tilsynsvirksomheten med helikopterdekk offshore i den neste femårsperioden. Luftfartstilsynet har gjennomført en ny sikkerhetsstudie for offshore-segmentet som blir publisert høsten 2022. Ved årsskiftet 2021/2022 publiserte Luftfartstilsynet en ny sikkerhetsstudie for innlands helikopter. Denne følges opp i trepartsforumet for innlands helikopter, der representanter for arbeidstakerne, arbeidsgiverne og Luftfartstilsynet deltar. Regjeringen vil ta initiativ til at det blir utarbeidet en innkjøpsveiledning til kjøp av innlands helikoptertjenester med sjekkliste, konkrete henvisninger til gjeldende sikkerhetskrav mv. Innholdet i sikkerhetskravene skal utarbeides av Luftfartstilsynet og publiseres på Direktoratet for forvaltning og økonomistyring sin fagside for offentlige anskaffelser.

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

Luftfartstilsynet reviderer Norges flysikkerhetsprogram (State Safety Program) og har i den forbindelse fastsatt nye flysikkerhetsmål for perioden 2022–2026, bl.a. for allmennflysegmentet. Alle flysikkerhetsmålene fra den forrige perioden (2017–2021) ble nådd. Som et ledd i oppfølgingen av programmet har Luftfartstilsynet utarbeidet en digital flysikkerhetsplan. Planen rulleres årlig i samsvar med EASAs rullering av den Europeiske flysikkerhetsplanen, EPAS.

Digitalisering

Luftfartstilsynet jobber med digitalisering av tjenester i henhold til tilsynets digitaliseringsstrategi og -plan. Aktuelle prosjekter for 2023 er søknadsprosess for personsertifikater, avvikshåndtering i forbindelse med tilsyn av aktører, e-læring for eksterne aktører og digitalisering av bakgrunnssjekk.

Arbeidstilsyn

Regjeringen vil bekjempe sosial dumping i luftfarten og legge til rette for seriøse aktører i bransjen. Luftfartstilsynet er arbeidstilsyn for flygende personell, og det skal opparbeide kompetanse og kapasitet til å bidra til effektiv etterlevelse av regler knyttet til bruk av flygende personell. I 2023 skal Luftfartstilsynet prioritere dette. Samarbeid med andre tilsynsmyndigheter vil bidra til at regler håndheves overfor både norske og utenlandske flyselskaper, noe som vil bidra til å sikre konkurranse på like vilkår i markedet.

Droner

Luftfartstilsynets kapasitet og kompetanse på dronesegmentet har økt gjennom 2022. I 2023 skal Luftfartstilsynet prioritere å øke kapasiteten på tilsyn. Tilsynene prioriteres ut fra risiko. Regelverket for sertifisert kategori (operasjonene med høyest risiko) forventes delvis innført i løpet av 2023. Med implementeringen av regelverket for sertifisert kategori vil det følge krav til godkjenning fra Luftfartstilsynet av utdanning og skoler. I dag er det kun krav om at skolene selv-deklarerer at de er tilbyder av praktisk trening og vurdering på dronefeltet. Deklarasjonene følges opp av Luftfartstilsynet.

For å få et velfungerende dronemarked er det svært viktig at aktørene får tilgang til luftrom. Arbeid med luftromsorganisering og integrering av bemannet og ubemannet luftfart vil være en prioritert oppgave i 2023.

Samfunnssikkerhet

Luftfarten blir stadig mer digitalisert, noe som kan føre til økt sårbarhet. Innenfor luftfart registreres stadig flere anslag mot nettverks- og informasjonssystemer. Det er imidlertid ikke registrert anslag som har fått direkte konsekvenser for flysikkerheten. Som ledd i arbeidet med å etablere responsmiljø for å håndtere digitale hendelser i luftfarten skal Luftfartstilsynet i 2023 prioritere å opprette en begrenset funksjon for mottak og videresending av varsler om digitale sårbarheter og hendelser.

Det er utpekt enkelte skjermingsverdige objekter og systemer i luftfarten etter tidligere sikkerhetslov som videreføres i henhold til ny sikkerhetslov. Tilsyn med disse vil bli prioritert i 2023.

Krigen i Ukraina har endret det sikkerhetspolitiske bildet, og behovet for at Luftfartstilsynet støtter utviklingen av totalforsvaret har økt som følge av dette. Luftfartstilsynet skal i 2023 prioritere revisjon av tiltak i Sivilt beredskapssystem i dialog med bl.a. Forsvaret, slik at disse blir mer gjennomførbare og hensiktsmessige.

Klima og miljø

Samferdselsdepartementet vil i 2023 fortsette arbeidet for å redusere de negative miljøpåvirkningene fra luftfarten.

I tråd med Hurdalsplattformen har Samferdselsdepartementet startet oppfølgingen av hvordan staten kan bruke sin innkjøpsmakt til å utvikle og ta i bruk ny teknologi for en mer klimavennlig lufttransport. Arbeidet vil fortsette i 2023.

I 2023 vil Samferdselsdepartementet arbeide videre med oppfølgingen og vurderingen av Europakommisjonens forslag til ny forordning for bærekraftig drivstoff i luftfarten, RefuelEU Aviation. Dette skal gjøres i samarbeid med Klima- og miljødepartementet.

Luftfartstilsynet skal i 2023 jobbe videre med støyreduserende tiltak, herunder bidra i ICAOs arbeid med overvåking av helikopterstøy og utarbeiding av støystandarder for supersoniske fly. På bakgrunn av et økende antall klager på støy legger Luftfartstilsynet opp til å undersøke hvordan hobbyflyging, flyskoler og helikopter påvirker omfanget av støy. Disse er ikke omfattet av gjeldende regler for støy, og omfanget er derfor ikke kartlagt.

Risiko for forurensing av vann- og grunnforhold fra drift av Avinors flyplasser er i hovedsak knyttet til avising av fly og rullebaner, brannøvel-

ser og risiko for drivstofflekkasjer. Avinor prioriterer at drift og utvikling av lufthavner ikke påvirker vannressurser negativt. Selskapet gjennomfører miljøovervåking med dokumentering av vannressursenes tilstand ved rundt halvparten av lufthavnene. Videre har Avinor kartlagt fluorholdig forurensing (PFAS) fra tidligere bruk av brannskum ved alle lufthavnene. Det er utarbeidet tiltaksplaner for opprydding ved flere lufthavner.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
70	Kjøp av innenlandske flyruter, *kan overføres*	1 199 647	828 500	942 100
	Sum kap. 1310	1 199 647	828 500	942 100

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Det foreslås bevilget 942,1 mill. kr til statlig kjøp av regionale flyruter i 2023.

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

Ruteområder i Nord-Norge med kontrakter som gjelder til 31. mars 2024:
- Ruter mellom Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest og Alta
- Hasvik–Tromsø v.v., Hasvik–Hammerfest v.v. og Sørkjosen–Tromsø v.v.
- Lakselv–Tromsø v.v.
- Andenes–Bodø v.v. og Andenes–Tromsø v.v.
- Harstad/Narvik–Tromsø v.v.
- Svolvær–Bodø v.v.
- Leknes–Bodø v.v.
- Røst–Bodø v.v.
- Brønnøysund–Bodø v.v. og Brønnøysund–Trondheim v.v.
- Sandnessjøen–Bodø v.v. og Sandnessjøen–Trondheim v.v.
- Mo i Rana–Bodø v.v. og Mo i Rana–Trondheim v.v.
- Mosjøen–Bodø v.v. og Mosjøen–Trondheim v.v.
- Namsos–Trondheim v.v. og Rørvik–Trondheim v.v.
- Harstad/Narvik–Bodø v.v.
- Stokmarknes–Bodø v.v.
- Stokmarknes–Tromsø v.v.

Ruteområder i Nord-Norge med kontrakt som gjelder til 31. juli 2024:
- Værøy–Bodø v.v.

Ruteområder i Sør–Norge med kontrakter som gjelder til 31. mars 2024:
- Førde–Oslo v.v.
- Sogndal–Oslo v.v.
- Sandane–Oslo v.v.
- Ørsta-Volda–Bergen v.v.
- Sogndal–Bergen v.v.
- Sandane–Bergen v.v.
- Ørsta-Volda–Oslo v.v.
- Florø–Oslo v.v.
- Røros–Oslo v.v.

For ruten Røros–Oslo v.v. er det inngått en midlertidig kontrakt med Widerøe frem til 31. oktober 2022 fordi kontraktsforholdet med den forrige operatøren, Air Leap, ble avsluttet. Samferdselsdepartementet har inngått en avtale for ruten med Widerøe for perioden 1. november 2022–31. mars 2024.

Widerøe's Flyveselskap AS opererer de fleste strekningene både i Sør- og Nord-Norge, unntatt rutene Florø–Oslo og Lakselv–Tromsø som opereres av DAT AS og UAB DAT LT, og helikopterruten Værøy–Bodø som opereres av Lufttransport AS.

Samferdselsdepartementet har satt i gang arbeidet med en ny konkurranse om regionale ruteflyginger i Sør-Norge og Nord-Norge med kontraktsoppstart 1. april 2024 samt helikopterru-

ten med kontraktoppstart 1. august 2024. Departementet har bl.a. bestilt en ekstern transportfaglig utredning som skal brukes som innspill i forbindelse med kjøpsopplegget.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
01	Driftsutgifter	253 849	268 784	286 500
	Sum kap. 1313	253 849	268 784	286 500

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2022, vises det kapittel 4.3 i del I.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 286,5 mill. kr, en økning på 17,7 mill. kr fra saldert budsjett for 2022. Den foreslåtte økningen inkluderer 12,5 mill. kr til å opprette en nasjonal tilsynsmyndighet for romaktiviteter.

Nærings- og fiskeridepartementet har ansvaret for norsk romvirksomhet og forvalter lov om oppskyting av gjenstander fra norsk territorium. For å bidra til en forsvarlig gjennomføring av oppskytninger fra Andøya Spaceport fikk Luftfartstilsynet og Norsk Romsenter i 2021 i oppdrag å utrede regime for tilsyn og tillatelse med oppskyting av satellitter til bane fra Norge. Utredningsarbeidet ble ferdigstilt i 2022. På grunnlag av utredningen legges det opp til at Luftfartstilsynet blir nasjonal tilsynsmyndighet for romaktiviteter. Luftfartstilsynet vil i perioden 2023–2025 få faglig bistand fra Norsk Romsenter. Etter 2025 vil Luftfartstilsynet operere som et uavhengig romtilsyn.

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for sikkerheten i norsk sivil luftfart. En sentral oppgave er å bidra til at aktørene i sivil luftfart oppfyller kravene i gjeldende regelverk på området. I tillegg til å drive godkjenningsprosesser fører Luftfartstilsynet tilsyn med bl.a. luftfartøyer, flyselskaper, utdanningsorganisasjoner, verksteder, personell, flyplasser, flysikringstjenester, allmennflyging og med at flypassasjerenes rettigheter blir ivaretatt på en tilfredsstillende måte. Videre arbeider Luftfartstilsynet med å sikre luftfarten mot terror og sabotasje (security), samfunnssikkerhet og beredskap på luftfartsområdet samt helse, miljø og sikkerhet for flygende personell. Luftfartstilsynet har også en rekke direktoratsoppgaver, bl.a. å utvikle og oppdatere nasjonalt og felleseuropeisk regelverk, drive informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og å være sakkyndig innenfor luftfartsområdet. Luftfartstilsynet bistår Samferdselsdepartementet med utredninger og andre større saker innenfor luftfarten og er representert i internasjonale organisasjoner på luftfartsområdet med stor betydning for Norge.

For å sette organisasjonen bedre i stand til å utføre nåværende og fremtidige oppgaver skal Luftfartstilsynet i 2023 fortsette arbeidet med å effektivisere virksomheten. Digitalisering er sentralt i dette arbeidet.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
01	Gebyrinntekter	131 936	162 700	167 600
02	Refusjon av diverse utgifter	1 276		
	Sum kap. 4313	133 212	162 700	167 600

Post 01 Gebyrinntekter

Det budsjetteres med 167,6 mill. kr i gebyrinntekter.

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

Riksrevisjonen la i Dokument 1 (2020–2021) frem en undersøkelse av gebyrfinansiering av offentlige tjenester og om gebyrene er i samsvar med bestemmelsene i Finansdepartementets rundskriv R-112 *Bestemmelser om statlig gebyr og avgiftsfinansiering*. Ett av funnene i undersøkelsen var at operative sertifikater og teoriprøver i Luftfartstilsynet var overpriset. Videre ble det avdekket at andre tjenester var underpriset, mens gebyrsatsen var lik kostnad for tjenesten på ett område. I Prop. 1 S (2021–2022) opplyste Samferdselsdepartementet at Luftfartstilsynets nye tidsregistreringssystem ville danne grunnlag for gebyrberegningen for 2023. Dette arbeidet er forsinket, men Luftfartstilsynet skal i 2023 sørge for at data fra tidsregistreringssystemet, sammen med relevante faste kostnader, danner grunnlaget for gebyrberegningen fra 2024. Luftfartstilsynet skal samtidig fullføre arbeidet med en ny gebyrstruktur på bakgrunn av en gjennomgang av finansering, gebyrbestemmelser og gebyrinnretning.

Kap. 1314 Statens havarikommisjon

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
01	Driftsutgifter	85 476	89 394	90 100
	Sum kap. 1314	85 476	89 394	90 100

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2022, vises det kapittel 4.3 i del I.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås å bevilge 90,1 mill. kr til Statens havarikommisjon.

Statens havarikommisjon skal gjennom sine uavhengige undersøkelser av ulykker mv. bidra til å øke sikkerheten innen luftfart, vei, jernbane, sjøfart og forsvarssektoren.

Kap. 4312 Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
90	Avdrag på lån	444 370	444 400	444 400
	Sum	444 370	444 400	444 400

Post 90 Avdrag på lån

Utbyggingen av Oslo lufthavn på Gardermoen ble finansiert gjennom lån fra staten. De årlige avdragsbeløpene utgjør 444,4 mill. kr. Det foreslås å budsjettere med et avdrag på 444,4 mill. kr i 2023.

Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
80	Renter	20 515	14 500	8 500
	Sum	20 515	14 500	8 500

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2022, vises det kapittel 4.3 i del I.

Post 80 Renter

Renter av statens lån til Avinor AS, jf. kap. 4312, post 90, fastsettes i henhold til vilkår i låneavtaler mellom staten og selskapet. For 2023 er rentene beregnet å utgjøre 8,5 mill. kr.

Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS

Post 85 Utbytte

Den langsiktige utbytteforventningen for Avinor AS utgjør 50 pst. av konsernets årsresultat etter skatt. For regnskapsåret 2022 venter Avinor et resultat etter skatt på 425 mill. kr. Gitt gjeldende utbytteforventning, tilsier dette et utbytte på 212,5 mill. kr i 2023. Et slikt utbytteuttak vil i henhold til Avinors prognoser medføre at selskapet vil bryte det vedtektsfestende kravet om en egenkapital på 40 pst. i andre kvartal 2023. For å legge til rette for at Avinor har en egenkapital i samsvar med vedtektene til selskapet, foreslår regjeringen at det ikke blir tatt ut utbytte fra Avinor i 2023.

Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
70	Tilskudd	3 787 000		
71	Tilskudd til pålagte oppgaver		250 000	1 660 000
	Sum kap. 1315	3 787 000	250 000	1 660 000

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2022, vises det kapittel 4.3 i del I.

Post 71 Tilskudd til pålagte oppgaver

Det foreslås bevilget 1 660 mill. kr til ny lufthavn ved Mo i Rana og til flytting av Bodø lufthavn.

Ny lufthavn ved Mo i Rana

653 mill. kr av den foreslåtte bevilgningen vil gå til Avinors bygging av ny lufthavn ved Mo i Rana.

Ved behandlingen av Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane*, jf. Innst. 648 S (2020–2021), vedtok Stortinget kostnadsramme for ny lufthavn ved Mo i Rana. Den nye lufthavnen skal finansieres av staten og et fast, lokalt bidrag på 600 mill. kr.

Samferdselsdepartementet ga konsesjon til bygging av den nye lufthavnen i mai 2022. EFTAs overvåkingsorgan, ESA, godkjente finansieringsplanen i juni 2022. Avinor tildelte kontrakter for forberedende arbeider i juli 2022. De forberedende arbeidene skal etter planen starte høsten 2022. Kontrakt for samspillsentreprisen (totalentreprisen) ble tildelt i august 2022.

Den vedtatte kostnadsrammen tar utgangspunkt i en rullebanelengde på 2 200 meter. På opp-

drag fra Samferdselsdepartementet har Oslo Economics utredet markedsgrunnlag, lønnsomhet og positive ringvirkninger ved en ev. utvidelse av rullebanen til 2 400 meter. Av rapporten *Rullebanelengde ny lufthavn ved Mo i Rana* fra juni 2022 går det frem at dersom lufthavnen skal bygges, bør den bygges med en rullebane som gir mest mulig stabile forbindelser til Oslo lufthavn og legger til rette for et rutetilbud innenlands og til og fra Europa året rundt. For ruter utenom dette er markedsgrunnlaget svært begrenset, og lokale ringvirkninger med slike flyginger vil være begrenset og samfunnsøkonomisk ulønnsom.

På bakgrunn av resultat fra samspillsprosessen og rapporten fra Oslo Economics skal Avinor komme tilbake til Samferdselsdepartementet med en vurdering av om en rullebanelengde på 2 400 meter lar seg gjennomføre innenfor kostnads- og styringsrammen, ev. kombinert med tiltak som kan ta ned kostnadene i prosjektet.

Flytting av Bodø lufthavn

1 007 mill. kr av bevilgningen vil gå til Avinors planlegging av ny lufthavn i Bodø og kjøp av dagens flyplasstomt fra Forsvarsbygg.

Ved behandlingen av statsbudsjettet for 2022 vedtok Stortinget kostnadsramme for den nye lufthavnen. Lufthavnen skal finansieres av staten, Avinor og et lokalt bidrag. I Prop. 1 S (2021–2022), jf. Innst. 13 S (2021–2022), og Prop. 115 S (2021–2022) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2022*, jf. Innst. 450 S (2021–2022), er det presentert en finansieringsplan for den nye lufthavnen samt lagt til grunn at risikoen for uforutsette kostnadsøkninger i anleggsperioden bæres av staten og Avinor.

Til planlegging av den nye lufthavnen budsjetteres det med 450 mill. kr. Dette omfatter dekking av Avinors påløpte planleggingskostnader i perioden 2019–2022 og planleggingsaktiviteter i 2023.

Som en del av finansieringsplanen for den nye lufthavnen er det lagt til grunn at Avinor skal få et statlig tilskudd til kjøp av dagens flyplasstomt fra Forsvarsbygg. Regjeringen legger til grunn at denne transaksjonen gjennomføres i 2023, og 577 mill. kr av bevilgningen settes av til formålet. Bevilgningen tilsvares av en inntekt på samme beløp på Forsvarsdepartementets budsjett, jf. kap. 4710 Forsvarsbygg og nybygg og nyanlegg, post 47 Salg av eiendom, i Prop. 1 S (2022–2023) for Forsvarsdepartementet.

Flyttingen av lufthavnen medfører behov for ny base for den statlige redningshelikoptertjenesten. Midler til dette bevilges over Justis- og beredskapsdepartementets budsjett. For 2023 foreslås det 33 mill. kr til formålet, jf. nærmere omtale i Prop. 1 S (2022–2023) for Justis- og beredskapsdepartementet.

Endelig utbyggingsvedtak for den nye lufthavnen skal fattes av Avinor. I juni 2022 vedtok Avinor å lyse ut kontrakter for forberedende arbeider og fortsette arbeidet med planleggingen av den nye lufthavnen. Videre fremdrift i prosjektet er bl.a. avhengig av at det inngås en avtale mellom Avinor og Bodø kommune og Nordland fylkeskommune om det lokale bidraget samt at det inngås avtale mellom Avinor og Forsvarsbygg om kjøp av dagens og fremtidig lufthavnareal, som Avinor skal erverve av Forsvarsbygg.

Med unntak av forberedende arbeider kan ikke byggingen av den nye lufthavnen starte før finansieringen er godkjent av EFTAS overvåkingsorgan, ESA. Det kan heller ikke utbetales offentlig støtte før godkjenningen fra ESA foreligger. Samferdselsdepartementet er i dialog med ESA om saken, og en godkjenning vil trolig foreligge i løpet av 2023.

Salg av Fagernes lufthavn

Rutedriften på Fagernes lufthavn ble lagt ned 1. april 2016, og lufthavnen ble stengt 1. juli 2018. Avinor sørget for nødvendig vedlikehold av lufthavnen frem til 1. juli 2021. I Prop. 1 S (2021–2022) ble det vist til at det er uklart om statsstøtteregelverket innenfor EU/EØS åpner for at lufthavnen kan selges med krav om videre lufthavndrift, og at det kan ta lang tid å få en slik avklaring. For å unngå at lufthavnen blir liggende uten virksomhet og med vedlikeholdskostnader for Avinor i lang tid fremover ble det lagt til grunn at lufthavnen vil bli solgt uten krav om videre lufthavndrift. I Innst. 13 S (2021–2022) ble det i en merknad bedt om at eiendommen ved et salg fortrinnsvis fortsetter som flyplass. Vurderingene i Prop. 1 (2021–2022) gjelder fremdeles.

Andøya lufthavn

Regjeringen har besluttet at lufthavnoperatøransvaret på Andøya skal overføres fra Forsvaret til Avinor når Forsvarets aktivitet med maritime patruljefly overføres fra Andøya flystasjon til Evenes flystasjon medio 2023. Lufthavnen skal videreføres med en lang rullebane som ivaretar Andøy Space og Forsvarets behov. I en overgangsfase vil Avinor kjøpe nødvendige tjenester fra Forsvaret frem til selskapet får etablert sitt eget driftskonsept og Forsvaret får avklart sitt fremtidige ambisjonsnivå.

Programkategori 21.30 Veiformål

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023	Endring i pst.
1320	Statens vegvesen	33 884 060	33 462 050	33 418 300	-0,1
1321	Nye Veier AS	5 785 100	6 435 500	6 103 100	-5,2
1323	Vegtilsynet	19 457	19 178	19 400	1,2
	Sum kategori 21.30	39 688 617	39 916 728	39 540 800	-0,9

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023	Endring i pst.
4320	Statens vegvesen	966 546	1 545 000	1 438 000	-6,9
4322	Svinesundsforbindelsen AS	53 965	135		-100,0
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	128			0,0
	Sum kategori 21.30	1 020 639	1 545 135	1 438 000	-6,9

Målene for samferdselspolitikken er trukket opp i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. I tillegg legges Hurdalsplattformen til grunn i arbeidet med transportpolitikken.

Samferdselsdepartementets virkemidler under veiformål omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Statens vegvesen og Vegtilsynet samt avtalestyring og eierstyring av Nye Veier AS.

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

Transportsektoren håndterer komplekse og samfunnskritiske oppgaver. For å kunne levere gode tjenester og produkter er det viktig med et solid faglig fundament og god forståelse for brukernes behov. Statens vegvesen utvikler rollen som fagorgan gjennom samarbeid med øvrige veieiere, bransjeaktører, industrien og akademia og legger til rette for innovasjon og nødvendige endringer i arbeidet med fremtidens transportsystem. Vegtilsynet har ansvar for å føre tilsyn med Statens vegvesen og Nye Veier.

Regjeringen prioriterer et trygt og fremkommelig veinett i hele landet. Til veiformål foreslås i alt 39,5 mrd. kr. Det foreslås bevilget 18,5 mrd. kr til investeringer i riksveier, inkludert bevilgningen til Nye Veier som hovedsakelig går til utbygging. Videre er det beregnet 10,8 mrd. kr i ekstern finansiering.

Til drift og vedlikehold av riksveier som Statens vegvesen har ansvar for, foreslås 9,4 mrd. kr. I tillegg kommer midler til drift og vedlikehold av riksveier som inngår i det årlige statlige bidraget til Nye Veier. For selskapene som har inngått OPS-kontrakter med Statens vegvesen, inngår midler til drift og vedlikehold av disse riksveiene i de kontraktsfestede vederlagene. Inntekter og gebyrer under Statens vegvesen er beregnet til 1,4 mrd. kr.

Regjeringen foreslår å utvide ordningene med reduserte ferjetakster og gratis ferjer til øyer og andre samfunn uten veiforbindelse. Regjeringen prioriterer videre tiltak mot sosial dumping i transportsektoren.

Resultatrapport 2021

I samsvar med Nasjonal transportplan 2018–2029 rapporteres det for 2021 på resultater på hovedmålene fremkommelighet, trafikksikkerhet og klima og miljø. I tillegg omfatter rapporteringen også effektiv bruk av ny teknologi, mer for pengene samt samfunnssikkerhet og beredskap.

Fremkommelighet

Ved utgangen av 2021 utgjorde riksveinettet 10 600 km vei og 16 riksveiferjesamband. På riksveinettet var det totalt 845 km firefelts vei med fysisk atskilte kjørebaner og 1 240 km to- og trefelts vei med midtrekkverk samt 1 540 km gang- og sykkelvei i tilknytning til riksvei. Det var videre om lag 6 000 bruer og 600 tunneler på riksveinettet.

I 2021 ble det åpnet i alt 23 km ny riksvei, hvorav Statens vegvesen hadde ansvaret for 9 km og Nye Veier AS hadde ansvaret for 14 km. Av dette var 8,2 km firefelts vei. Tabell 5.1 viser strekninger med prosjektkostnad over 200 mill. kr som åpnet for trafikk i 2021 og som omfatter prosjekter både under Statens vegvesen og Nye Veier.

Tabell 5.1 Strekninger med prosjektkostnad over 200 mill. kr som åpnet for trafikk i 2021

	Prognose for sluttkostnad (mill. kr)	Antall km
Rv. 36 Bø–Seljord Utbedring av to delstrekninger på rv. 36 mellom Bø og Seljord i Seljord kommune med etablering av forsterket midtoppmerking på hele strekningen samt 0,8 km gang- og sykkelvei	298	2,2
E134 Seljord–Åmot Utbedring av 5,6 km vei i eksisterende trasé mellom Seljord og Åmot til 8,5 meter veibredde og gul midtstripe.	398	5,6
E18 Varoddbrua Bygging av ei ny bru som erstatter hengebrua fra 1956. Trafikken østover går på den nye brua, mens trafikken vestover går på brua fra 1994. Begge har to kjørefelt og et kollektivfelt. Det er i tillegg toveis gang- og sykkelvei på den nye brua.	1 074	1,2
E39 Mandal Øst–Mandal By Dette er første prosjekt på strekningen E39 Kristiansand–Ålgård og består av 7 km firefelts motorvei og 5,5 km tofelts vei.	2 600	14,0
Sum		23,0

Tabell 5.2 viser oppnådde resultater i 2021 for utvalgte indikatorer sammenliknet med virkninger som var forventet av budsjettforslaget for 2021. Tabellen omfatter både Statens vegvesen og Nye Veier.

Tabell 5.2 Rapportering på utvalgte indikatorer for riksveinettet i 2021

Tiltak	Anslåtte virkninger av budsjett-forslaget 2021	Resultat 2021
Antall km veinett utbedret med gul midtstripe	5,4	10,4
Antall km firefelts vei med fysisk atskilte kjørebaner åpnet for trafikk	7,7	8,2
Antall km midtrekkverk bygd på to- og trefelts veier	3,9	6,0
Antall km riksvei med forsterket midtoppmerking	100,0	101,9
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	1	1
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	8,5	6,6
Antall km kollektivfelt bygd	14,2	2,2
Antall viktige knutepunkter for kollektivtransporten som er universelt utformet	4	0
Antall holdeplasser for kollektivtransport universelt utformet	28	16

Det ble utbedret 10,4 km vei, slik at veibredden tilfredsstilte kravet om å etablere gul midtlinje. Årsaken til at dette er høyere enn anslått i Prop. 1 S (2020–2021) fordi virkningen av E134 Seljord–Åmot ved en feil ikke inngikk i anslaget. 2,2 km kollektivfelt ble bygd, mot anslåtte 14,2 km som skyldes at det ved en feil var lagt inn 14 km kollektivfelt i et prosjekt som omfattet bygging av havarilommer.

Ved utgangen av 2021 var det totalt forsterket midtoppmerking på 2 300 km av riksveinettet.

Det er over 6 500 bussholdeplasser på riksveinettet. Om lag 65 pst. av holdeplassene ligger utenfor byer og tettsteder. Universell utforming inngår i planer for oppgradering og tiltak som medvirker til sammenhengende, universelt utformede reisekjeder som mange har nytte av. Oppgradering av stoppesteder og knutepunkt planlegges derfor i sammenheng med gangveier og gangfelt som er en forutsetning for at tilgangen til stoppestedene skal bli universelt utformet. Statens vegvesen oppgraderte 16 holdeplasser for kollektivtransport til universell utforming. På grunn av forsinkelser i gjennomføringen av enkelte prosjekter ble ingen viktige knutepunkter for kollektivtransporten universelt utformet i 2021.

I 2021 var trafikken på riks- og fylkesveier 3,6 pst. høyere enn i 2020. 2020 var det første året med nedgang i trafikken siden målingene startet i 1995 for både lette og tunge kjøretøy.

Trafikanter og næringsliv er avhengige av et åpent og fremkommelig veinett. Stengte veier fører til ekstra kostnader og ulemper for næringslivet og øvrige trafikanter. Statens vegvesen og Nye Veier har sammen utviklet en oppetidsindikator. Den viser at i 2021 var oppetiden på alle riksveier 98,6 pst., mot 98,9 pst. året før. Siden dette er en ny indikator, er rapporterte verdier usikre. Veiarbeid sto for 73,4 pst. av all nedetid. Uforutsette årsaker som vær- og føreforhold og trafikkulykker står for en liten andel av stenginger på riksveinettet.

Fjelloverganger med ustabile kjøreforhold vinterstid og skredutsatte strekninger fører til tidvis redusert fremkommelighet. Vinteren 2021/2022 var rv. 7 over Hardangervidda periodevis stengt i til sammen 531 timer, E134 Haukelifjell i 513 timer og E6 Saltfjellet i 297 timer. Antallet fremtidige stengninger på disse utsatte strekningene ventes redusert når tiltak som er under utbygging, blir ferdig.

Høsten 2021 lanserte Statens vegvesen en nettportal, slik at entreprenører kan melde inn søknader om stenging i forbindelse med veiarbeid. Dette gir bedre planlegging og koordinering. Etaten har også utviklet en løsning som gir mer detaljert innsikt i hendelser på fjelloverganger, årsaker til disse og sammenkobling mot trafikkmengder og vær. Løsningene videreutvikles for å kunne forhindre hendelser som reduserer fremkommelighet og trafikksikkerhet. Videre har etaten utviklet et digitalt verktøy for søknad og godkjenning av arbeidsvarsling for arbeid på og langs vei. Ved å bruke tilgjengelige data fra dette systemet har etaten utviklet en kartbasert aktivitetskalender som gir samlet oversikt over pågå-

ende og planlagte aktiviteter. Dette gir Statens vegvesen bedre mulighet til å samordne aktiviteter for å redusere ulempene for trafikantene. Verktøyet blir prøvd ut og utviklet videre i 2022.

Driften av veinettet ble i 2021 gjennomført i henhold til standard for drift og vedlikehold av riksveier. Statens vegvesen har gode rutiner for å se til at nye driftsentreprenører har god kjennskap til utsatte punkt og strekninger på veinettet de skal drifte f.eks. på vinterstid.

Som følge av bl.a. økende priser på driftskontrakter og opphør av sams (felles) veiadministrasjon med fylkeskommunene, utviklet Statens vegvesen, i dialog med bl.a. bransjen og andre veieiere, i 2020 en ny kontraktstrategi for drift og vedlikehold. Etter avviklingen av sams veiadministrasjon var det behov for å justere områdeinndelingen ved utlysning av nye driftskontrakter på riksveinettet. Endringene har ført til færre kontrakter og større kontraktsområder enn tidligere. I 2021 skjerpet Statens vegvesen kravene til klima og miljø i alle kontrakter. Fortsatt er pris avgjørende i konkurransen om de fleste kontraktene, men Statens vegvesen har nå også driftskontrakter der klimakutt og entreprenørenes oppdragsforståelse har inngått i vurderingene.

Driftskontrakter som ble inngått i 2021, erstattet i stor grad kontrakter inngått i 2016. I denne perioden økte tilbudsprisene med 34,3 pst. utover ordinær prisvekst. Prisøkningen var lavere enn for de driftskontrakter som ble inngått i 2020, da tilbudsprisene for de nye kontraktene økte med 73,4 pst. sammenliknet med priser for 2015. Den høye prisøkningen antas å ha sammenheng med at 2020 var første året etter avviklingen av sams veiadministrasjon. Antall tilbydere per driftskontrakt i 2021 var tilnærmet uendret fra 2020.

Statens vegvesen gjennomførte i 2021 tiltak for å bedre fremkommeligheten for tungtransporten, som f.eks. forsterket vinterdrift, tettere oppfølging av driftsentreprenører, bedre kommunikasjon i forkant av planlagte veistengninger og dialog med næringen for å legge til rette for hvile-, stopp-, kolonneoppstillings- og kjettingplasser. Det ble åpnet tre døgnhvileplasser i 2021, slik at det totalt er 55 døgnhvileplasser.

Hoveddelen av riksveinettet var åpnet for modulvogntog ved inngangen til 2021. Økt bruk av modulvogntog effektiviserer transporten og øker konkurranseevnen. Færre kjøretøy på veinettet reduserer ulykkesrisikoen, støy, utslipp og veislitasje. Deler av omkjøringsveinettet er ikke åpnet for modulvogntog. Dette må gjøres i samråd med andre veieiere.

Målinger viser at 92,4 pst. av dekket på riksveinettet tilfredsstiller kravene til spor og jevnhet i henhold til Statens vegvesens standard for vedlikehold. Dette er om lag på samme nivå som i 2020.

Bompengeinnkrevingen på E6 og fv. 118 på Svinesund ble avsluttet 15. mars 2021. Svinesundsforbindelsen AS som har hatt ansvar for innkrevingen, er besluttet avviklet.

Byvekstavtaler

Byvekstavtalene er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner. Nullvekstmålet som ligger til grunn for avtalene, innebærer at i byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres ved effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Trafikktellinger (byindeksen) er hovedindikatoren for å følge opp nullvekstmålet.

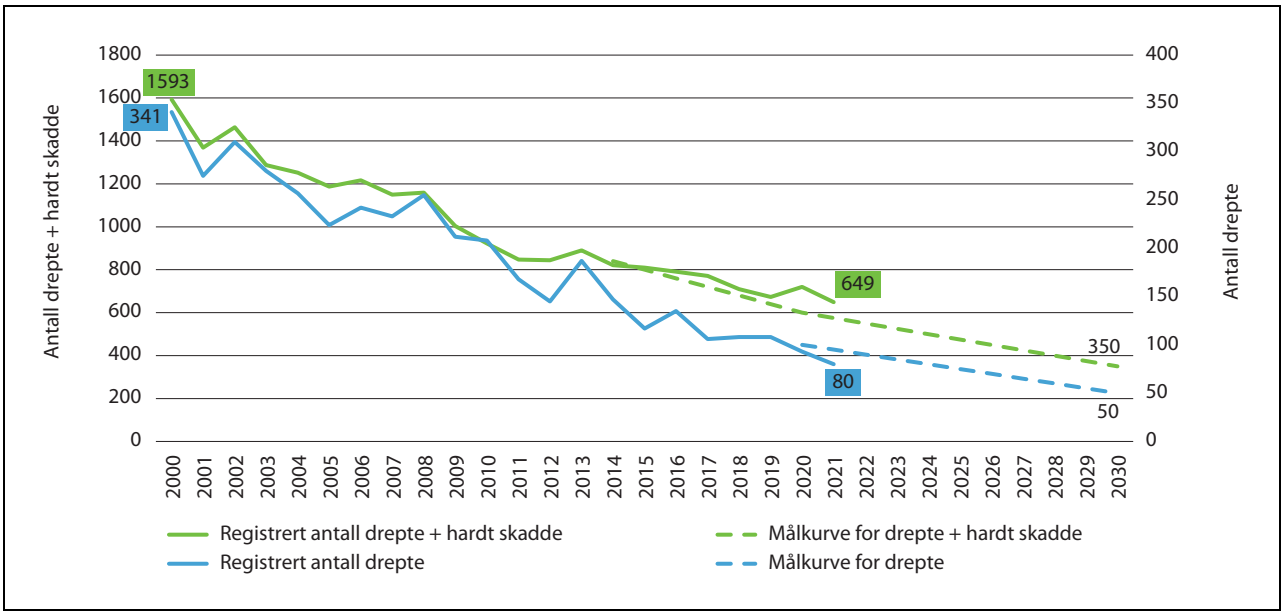
Felles for de største byområdene som har byvekstavtaler, er at persontransport med bil gikk betydelig ned fra 2019 til 2020, men økte noe fra 2020 til 2021. Dette må sees i sammenheng med tiltakene som ble iverksatt mot spredningen av koronaviruset. I oppfølgingen av avtalene måles trafikkutviklingen mot et referanseår. Ved utgangen av 2021 viste byindeksen at det har vært en nedgang i personbiltrafikken for alle byområdene sammenliknet med referanseåret. Se nærmere omtale under kap. 1332 Transport i byområder mv.

Trafikksikkerhet

I 2021 omkom 80 personer i veitrafikken, og 569 personer ble hardt skadd. Antall omkomne var 13 færre enn i 2020.

Statens vegvesen har en viktig rolle som sektoransvarlig for trafikksikkerhet. Etatens langsiktige og kunnskapsbaserte innsats for trafikksikkerhet med å bygge sikre veier, holde god standard på drift og vedlikehold, gjennomføre målrettede kontroller, spesielt av tunge kjøretøy, og fortsatt høy oppmerksomhet på føreropplæring og kampanjearbeid, har bidratt til de gode resultatene. Koronapandemien har ført til mindre reiseaktivitet og andre reisemiddelvalg og reisemønstre, og dette er trolig en medvirkende årsak til det lave antallet drepte i 2021.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 ble det satt et etappemål om å redusere antall drepte og hardt skadde til maksimalt 350 innen 2030. Figur 5.3 viser utviklingen sammenholdt med nødvendig



Figur 5.3 Utvikling i antall drepte og hardt skadde og ambisjon for utviklingen til 2030

Kilde: Statens vegvesen

progresjon for å være på rett kurs sammenliknet med dette etappemålet. Resultatet for 2021 viser at antall omkomne var på rett side av målkurven. Utviklingen har imidlertid vært mindre positiv for hardt skadde, og til tross for en betydelig nedgang fra 2020 til 2021 ligger summen av drepte og hardt skadde fortsatt godt over det som er vist som nødvendig progresjon.

Som tidligere år var utforkjørings- og møteulykker dominerende ulykkeskategorier for de som omkom i trafikken. Tallet på omkomne var lavere for fotgjengere, syklister og motorsyklister i 2021 enn i 2020. I 2021 omkom tre barn under 16 år i trafikken, én mer enn i 2020.

I perioden 2019–2021 økte antall hardt skadde på elektrisk sparkesykkel (små elektriske kjøretøy) betydelig, og da særlig i byer med et vesentlig omfang av utleieenheter. Dette ble bl.a. dokumentert i rapport fra Statens vegvesen i 2021 (*Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo. Resultater fra en registrering i 2019/2020.* Rapport nr. 720.). I 2021 og 2022 er det gjennomført endringer som klargjør og strammer inn regelverket knyttet til bruk av elektriske sparkesykler og kommunenes mulighet til å regulere utleiemarkedet. Dette har bidratt til å redusere antall hardt skadde.

Til tross for en nedgang i antall omkomne fra 2020 til 2021 har det over tid ikke vært en like positiv ulykkesutvikling blant motorsyklister som blant andre trafikantgrupper. Det var derfor rettet ekstra innsats mot motorsykler i 2021. Det er bl.a. etablert et nasjonalt forum for motorsykkelsikkerhet, som samler mange aktører.

Tunge kjøretøy er involvert i overkant av 30 pst. av alle dødsulykker på veinettet. Dette skyldes hovedsakelig møteulykker, men i over 80 pst. av disse tilfellene er det motgående kjøretøy (ofte personbil) som forårsaker ulykken. Omtrent halvparten av de som blir drept i tungbil brukte ikke bilbelte.

Statens vegvesen foretar dybdeanalyser av samtlige dødsulykker i veitrafikken for å få mer informasjon om årsakssammenhenger ved ulykker. Årlig publiseres en samlerapport som viser medvirkende faktorer til ulykkene. Analysene av dødsulykkene som skjedde i 2021 er tilgjengelig i rapporten *Dybdeanalyser av dødsulykker i veitrafikken 2021* (Rapport nr. 847).

Det er beregnet at investeringer i regi av Statens vegvesen i 2021 vil gi en årlig gjennomsnittlig reduksjon med til sammen 1,0 drepte og hardt skadde, mens målet i budsjettet var 0,6 drepte og hardt skadde. Bidrag fra Statens vegvesens øvrige tiltak, som f.eks. kampanjer, tilsyn, kontroller og tiltak knyttet til føreropplæringen, kommer i tillegg. Videre gjennomfører andre aktører, som politiet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene, kommunene og Nye Veier, også tiltak. For Nye Veier er det beregnet en reduksjon på 0,1 drepte og hardt skadde for strekninger åpnet i 2021.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg for perioden 2018–2021 omfatter totalt 136 tiltak. Statens vegvesen har ansvaret for å gjennomføre

60 av disse, enten alene eller i samarbeid med andre aktører. Det lages årlige rapporter om oppfølgingen av tiltaksplanen. Resultatene for 2021 er tilgjengelig i Statens vegvesens rapport *Trafikksikkerhetsutviklingen 2021. Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021*. Vegvesenet ledet i 2021 arbeidet med å utarbeide tiltaksplanen for perioden 2022–2025 som ble overlevert Samferdselsdepartementet i mars 2022.

Statens vegvesens ulykkesregister ble i 2021 gjort tilgjengelig for alle fylkeskommuner, slik at de selv kan analysere ulykker og skader på eget veinett.

I 2021 ble det gjennomført over 152 000 praktiske førerprøver, noe som er 9 pst. høyere enn i siste normalår som er 2019, og det høyeste antallet noensinne. Økningen skyldes at mange i aldersgruppen 20–30 år, som en følge av koronapandemien, ønsket førerkort. Virkningene er størst i de tettest befolkede områdene, der mange tidligere i større grad hadde basert seg på kollektivtransport. Den økte etterspørselen har mange steder gitt lange ventetider for praktiske prøver. Høyere aktivitet i gjennomføring av førerprøver har ført til redusert aktivitet av andre trafikksikkerhetsoppgaver, som informasjonsmøter om føreropplæring for ledsagere samt oppfriskningskurs for eldre førere, *Bilfører 65+*. Den lavere aktiviteten skyldes også delvis begrensninger på grunn av smitteverntiltakene.

Målrettet kontroll av kjøretøy langs vei er et viktig bidrag for å luke ut trafikkfarlige kjøretøy og useriøse aktører. Dette bidrar til økt trafikksikkerhet og bedre konkurransevilkår i transportbransjen.

Om lag 470 000 kjøretøy passerte gjennom Statens vegvesens utekontrollstasjoner/-plasser i kontroller i 2021. Det var et stort antall kontroller til tross for flere smitteverntiltak. Fra 2020 til 2021 økte andelen kontrollerte tunge kjøretøy med mangler med om lag ett prosentpoeng. I 2021 ble om lag 46 400 førere av tunge kjøretøy kontrollert, noe som er samme nivå som i 2020. Andelen reaksjoner var også på samme nivå.

Kjøre- og hviletid er en viktig del av kontrollarbeidet både for trafikksikkerhet og for å bidra til gode arbeidsforhold og like konkurransevilkår. Statens vegvesen var særlig opptatt av foretak med høy risiko, men smitteverntiltakene medførte færre kontroller, og antall kontroller var noe under måltallet på 240 000. Langs veien ble om lag 10 000 førere kontrollert for kjøre- og hviletid. Av disse fikk 4 685 skriftlige mangler, hvorav 579 fikk bruksforbud, 472 fikk gebyr og 913 ble anmeldt.

Kontroll av drosje har vært utfordrende på grunn av stort smittetrykk i deler av landet, og aktiviteten ble dermed lavere enn planlagt. Det er gjennomført kontroller i samarbeid med andre kontrolletater, bl.a. en større aksjon i Oslo og på Romerike.

Statens vegvesen bistod politiet i kontroll av elsparkesykler.

I 2021 kontrollerte Statens vegvesen 38 226 lette kjøretøy, mot 47 127 i 2020. Koronasituasjonen og den generelle bemanningssituasjonen i Statens vegvesen førte til færre kontroller av lette kjøretøy og verneutstyr. Andelen med mangler blant de kontrollerte økte fra 50 til 52 pst. Andelen bruksforbud og anmeldelser var i 2021 på samme nivå som i 2020.

Også i 2021 gjennomførte Statens vegvesen et betydelig antall tilsyn med verksteder, kontrollorgan og trafikkskoler. Det tildeles godkjenninger til de virksomheter som søker om dette og som fyller vilkårene for godkjenning. Godkjenningene er bærebjelken i myndighetenes regulering av markedet.

Statens vegvesen har et utstrakt samarbeid med andre tilsyns- og kontrollorganer bl.a. for å gjennomføre felles aksjoner. Samarbeidet fortsatte i 2021, men med noe lavere operativ aktivitet på grunn av koronapandemien. Statens vegvesen bisto i tillegg A-krimsentrene i flere kontrollaksjoner rettet mot varebil. Sammen med Samferdselsdepartementet deltar Statens vegvesen også i treparts bransjeprogram både for bil og transport.

I 2021 ble det for ferjedriften på riks- og fylkesvei rapportert inn i alt 61 hendelser (inkl. arbeids- eller personulykker) til Sjøfartsdirektoratet. Dette var to færre enn i 2020. Hendelsene er fordelt på 23 arbeids- og personulykker og 38 skipsulykker. Det var 16 hendelser i riksveiferjedriften i 2021, som er to flere enn i 2020. Fem av hendelsene i 2021 var registrert som arbeids- eller personulykker.

I tilsyn med Statens vegvesen og Nye Veier prioriterte Vegtilsynet i 2021 temaene tunnelsikkerhet, beredskap, avviksbehandling, læring etter alvorlige ulykker og plan og utbygging. Tilsynet gjennomførte ni tilsynssaker. Som oppfølging av Vegtilsynets funn iverksetter Statens vegvesen og Nye Veier tiltak for å ivareta trafikksikkerheten. 12 avvik fra tidligere tilsynssaker ble lukket av Vegtilsynet i 2021.

Oppfølgingen etter tilsyn har bl.a. bidratt til at Statens vegvesen har forbedret styringssystemet for periodiske inspeksjoner i tunnel. Tunnelforvaltningssystemet *Trygg Tunnel* er etablert. Systemet gir bedre oversikt over avvik og tilstand

for den enkelte tunnel. Videre har Statens vegvesen gjennomført tiltak for å sikre at veiinfrastrukturen har et tilfredsstillende sikkerhetsnivå under byggearbeid og har etablert et nasjonalt kontrollteam for arbeidsvarslingsinspeksjoner. Statens vegvesen har også revidert styringssystemet for at inspeksjoner av sykkelruter skal bli bedre og satt krav til at andre virksomheter skal øve på beredskap og hendelseshåndtering samt rapportere på status for gjennomføring.

Vegtilsynet gjennomførte ett tilsyn med Nye Veier i 2021. Det ble ikke registrert avvik, men gitt en anbefaling om at Nye Veier bør oppdatere alle lokale trafikkberedskapsplaner.

Med virkning fra 1. september 2021 fikk Vegtilsynet overført oppgaven med å følge opp sikkerhetstilrådingene fra Statens havarikommisjon innen veisektoren.

Klima og miljø

Klimagassutslipp

Statistisk sentralbyrås foreløpige tall for utslipp av klimagasser for 2021 viser at veitrafikk sto for 18 pst. av de totale utslippene av klimagasser i Norge. Etter en nedgang i klimagassutslippene fra veitrafikk fra 2019 til 2020, viser foreløpige tall fra Statistisk sentralbyrå at utslippene fra veitrafikken var 8,7 millioner tonn CO_2-ekvivialenter i 2021. Dette innebærer at klimagassutslippene fra veitrafikk økte med 3,8 pst. fra 2020 til 2021. Årsaken til økt utslipp er høyere salg av autodiesel. Biodrivstoff utgjorde om lag 14 pst. av alt flytende drivstoff som ble brukt til veitransport, og bidro til vesentlige kutt i utslippene sammenliknet med en situasjon uten biodrivstoff.

Antall førstegangsregistrerte dieselpersonbiler har falt fra over 75 pst. i 2011 til under 6 pst. i 2021, se figur 5.4.

For ytterligere omtale av utviklingen av salget av nullutslippskjøretøy vises det til kapittel 6 Klima og miljø i del III.

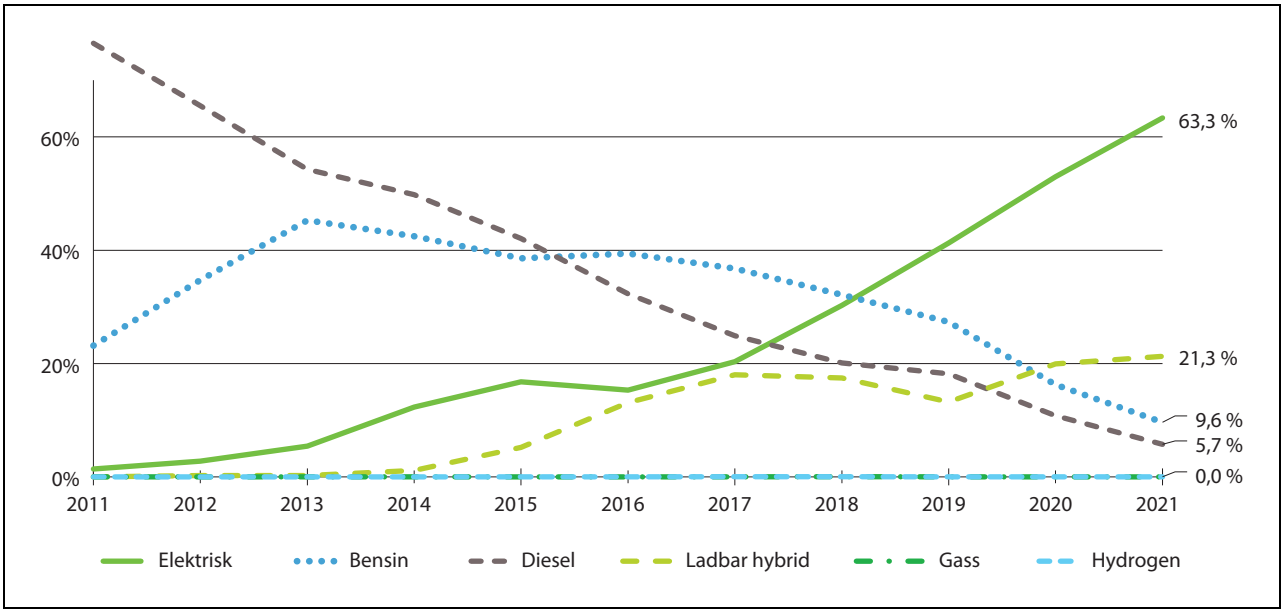
Statens vegvesen legger til rette for infrastruktur for nullutslippskjøretøy gjennom utvikling av rasteplasser og døgnhvileplasser samt i rollen som arealeier og høringspart.

Nye Veier arbeider også med å legge til rette for utbygging av ladeinfrastruktur. Pilotprosjektet *El39* har bl.a. resultert i at krav om ladeinfrastruktur inngår i konkurranser om etablering og drift av døgnhvileplasser og veiserviceanlegg som selskapet lyser ut.

Det er viktig med et godt kunnskapsgrunnlag ved beregning av klimagassutslipp. Statens vegvesen og Nye Veier arbeider bl.a. med å standardisere beregningsmetoder for klimagassutslipp fra både anleggsvirksomhet og arealendring i forbindelse med infrastrukturprosjekter.

Nye Veier og Statens vegvesen har videreført arbeidet med å harmonisere og effektivisere metoden for beregning og rapportering av utslipp fra bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur. Arbeidet med å implementere reduserende tiltak har også blitt videreført.

Statens vegvesen har beregnet de direkte utslippene fra anleggsvirksomheten, både for



Figur 5.4 Antall førstegangsregistrerte personbiler 2012–2021 etter drivstofftype

Kilde: Statens vegvesen

store utbyggingsprosjekter over 200 mill. kr og mindre investerings- og utbedringsprosjekter, til anslagsvis 115 000 tonn CO_2 i 2021. Direkte utslipp fra drift og vedlikehold utgjorde anslagsvis 88 000 tonn CO_2. Basert på innrapporterte data fra entreprenørene som arbeider på selskapets prosjekter, har Nye Veier estimert direkte klimagassutslipp for 2021. I 2021 var de direkte utslippene fra forbrenning av diesel forbundet med anleggsvirksomheten på selskapets prosjekter rundt 14 000 tonn CO_2, mens direkte utslipp fra drift og vedlikehold utgjorde anslagsvis 600 tonn CO_2.

Lokal luft-, støy- og lysforurensing

Grenseverdiene for svevestøv i forurensningsforskriften ble ikke overskredet i noen kommuner i 2021. Grenseverdiene og nasjonalt mål for NO_2 ble nådd i 2021. Statens vegvesen deltok i arbeidet med å revidere grenseverdiene for svevestøv som ble strammet inn med virkning fra 1. januar 2022. Det nasjonale målet for NO_2 ble strammet inn 1. januar 2022.

De viktigste kildene til lokal luftforurensing er veislitasje, vedfyring og eksosutslipp samt påvirkning fra langtransportert forurensing. Den økende andelen elektriske kjøretøy og lavere utslipp fra nye kjøretøy bidrar til å holde nivåene nede, mens naturlige meteorologiske svingninger kan gi store årlige variasjoner. Renhold av veiene og redusert piggdekkandel er viktige bidrag til lavere nivåer av svevestøv. Det er piggdekkgebyrsoner i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim, og det ble innført i Kristiansand 1. november 2021.

Statens vegvesen deltar i Luftsamarbeidet med Miljødirektoratet, Helsedirektoratet og Meteorologisk institutt. Etaten bidro i 2021 med et tilskudd på 3,5 mill. kr til Meteorologisk institutts arbeid med varslingstjenesten for lokal luftkvalitet.

Det rapporteres på antall personer som har fått støytiltak, slik at innendørs støynivå reduseres til under 38 dB. Dette er tiltak som enten er gjennomført som følge av krav i forurensningsforskriften, eller som følge av krav til støytiltak i reguleringsplaner i henhold til *retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging*. Det er rapportert at 224 personer har fått redusert innendørs støy til under 38 dB i 2021.

Kunstig belysning har stor innvirkning på naturen, særlig på insekter. Statens vegvesen arbeider for å øke kunnskapen om lysforurensing og vurdere tiltak. Dette gjøres bl.a. gjennom forskningsarbeid og ved å sette krav i håndbøker.

Naturmangfold og forurensning

Veibygging innebærer i mange tilfeller arealendringer, noe som fører til reduksjon av biologisk mangfold og tap av dyrket mark. Statens vegvesen og Nye Veier tar hensyn til naturmangfold og vannmiljø i alle faser av prosjektene, dvs. i planlegging, utbygging og drift. Det stilles bl.a. krav til dette i lover og forskrifter, veinormaler, veiledere og kvalitetssystem. Tiltakshierarkiet blir fulgt. Dette innebærer at en først søker å unngå negativ påvirkning, deretter gjennomfører avbøtende tiltak og restaurerer, og som siste mulighet kompenserer.

Statens vegvesen og Nye Veier har jobbet med å utvikle indikatoren for naturmangfold fra Nasjonal transportplan 2022–2033. Indikatoren: «Antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal og vesentlig regional verdi», testes ut.

I 2021 ble det som følge av Nye Veiers prosjekter tapt 16,3 dekar viktige naturtyper, mens null dekar ble kompensert. Statens vegvesen hadde ingen prosjekter i 2021 med inngrep som ga krav om økologisk kompensasjon. Tallene vil variere fra år til år.

Statens vegvesen videreførte i 2021 arbeidet med å beskrive og utrede naturnøytral vei i samarbeid med Nye Veier og miljømyndighetene. Arbeidet konkretiseres ytterligere i 2022.

Videre deltok Statens vegvesen i arbeidet med *Strategi for restaurering av vassdrag*. Rapport ble levert til Klima- og miljødepartementet i 2021. For å følge opp dette arbeidet har departementsgruppen for vannforvaltning gitt et nytt oppdrag om å utarbeide en handlingsplan for restaurering av vassdrag. Det er et ledd i arbeidet med FNs tiår for restaurering av økosystemer og er nært koblet til gjennomføring av tiltak etter vannforskriften. Nye Veier og Statens vegvesen følger opp vannforskriften og hensyn til vassdrag i alle prosjektfaser. Prosjekter har utslippstillatelser for anleggsfase og driftsfase og gjennomfører kartlegginger i vassdragene med før- og etterundersøkelser, overvåkning i anleggsfase og overvåkning knyttet til avrenning i driftsfase.

I desember 2021 vedtok Nye Veier ny miljøstrategi. Strategien peker på tre miljømål knyttet til arealbeslag og naturmangfold, sirkulærøkonomi og forurensing. Videre har selskapet arbeidet med å etablere et arealregnskap for sine prosjekter. Nye Veier har fått utviklet en metode for å ivareta ikke-prissatte konsekvenser, *miljøindikator-*

prosjektet. Metoden ble videreutviklet i 2021, og indikatorsettet består nå av seks indikatorer (arealbeslag, verdibeslag, arealgjenbruk, barrierevirkinger, terrenginngrep og audiovisuelt felt). Metoden er testet ut på E39 Mandal–Lyngdal og E6 Arnkvern–Moelv, og videre uttesting pågår.

Nye Veier har også videreutviklet metoden for porteføljeprioritering for å ivareta ikke-prissatte virkninger, herunder virkninger på miljøet.

Det er stor og økende oppmerksomhet på tilførsel av mikroplast fra vei. Kildene er særlig bildekk, veidekke og veiutstyr. De etablerte rensemetodene for avrenning fra vei er ikke spesifikt utformet for å skille ut mikroplast, men det kan se ut til at mye mikroplast holdes tilbake ved sedimentasjon. Det har ikke vært noen entydig anerkjent metode for analyse av mikroplast fra veitrafikk, slik at det heller ikke har vært mulig å omtale mengder og nivå på tilførsler. Gjennom en doktorgradsavhandling støttet av Statens vegvesen og utført ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet og Norsk institutt for vannforskning, er det nå utviklet en metode for å måle mengden mikroplast fra vei og veitrafikk.

I 2021 startet Statens vegvesen utprøving med nedfresing av veioppmerking. Både kantlinje og midtlinje legges så dypt at de ikke skal bli slitt ned ved snøbrøyting. Målet er å redusere tilførsler av malingrester med mikroplast og ulike miljøgifter til naturen.

Saltforbruket på riksveiene fortsatte å gå ned i vintersesongen 2020/2021. Statens vegvesen og Nye Veier brukte til sammen 85 100 tonn salt, det laveste på ti år.

Saltbehovet henger sammen med været og varierer fra år til år. Et mildere klima fører til flere perioder med væromslag rundt 0 grader i løpet av vinteren, og da brukes salt oftere på veistrekninger med høy trafikk. Det saltes også på flere veistrekninger enn tidligere. Statens vegvesen og Nye Veier har satt i verk flere tiltak de siste årene for å få til smartere salting av veiene. Viktige grep omfatter krav i kontrakter og utvikling av digitale verktøy i kontraktsoppfølgingen og redusert saltbruk på utvalgte strekninger nær drikkevannskilder og sårbar natur.

Statens vegvesen og Nye Veier erfarer at opplæring, kompetanse og erfaring hos driftsentreprenørene har mye å si for salting av veiene. Krav til dokumentasjon og rapportering av saltbruk bidrar til økt oppmerksomhet om salt som et miljøproblem.

Naturressurser

Uttak av masser til veibygging er forbruk av en ikke-fornybar ressurs. I flere pressområder er det svært begrenset tilgang på masser av riktig kvalitet. Det medfører ofte mye transport for å få tilgang til de rette massene og for å frakte bort overskuddsmasser. Håndtering av masser er også arealkrevende. Statens vegvesen og Nye Veier jobber med massehåndteringsplaner og gjenbruk av prosjektinterne masser der de kan egne seg.

Dyrket mark

Ingen av prosjektene Statens vegvesen ferdigstilte eller åpnet i 2021 har ført til beslag av jordbruksareal. For Nye Veiers strekninger som ble ferdigstilt i 2021, ble det beslaglagt om lag 80 dekar fulldyrket jord og om lag 10 dekar innmarks beite.

Effektiv bruk av ny teknologi

Statens vegvesen lanserte i 2021 en nettportal for digitale veinormaler. Videre ble det i 2021 mulig for førstegangssøkere å bestille førerkort på vegvesen.no. Om lag 95 pst. av førerkortsøknader (fra personer uten gyldig førerkort) skjer nå digitalt. Det tilsvarende tallet for førerkortbestillinger (fra personer med gyldig førerkort) er 85 pst. Omregistrering ved kjøp og salg av kjøretøy er nå digitalisert, og 96 pst. av omregistreringer startes uten oppmøte på trafikkstasjonene. I løpet av 2022 planlegger Statens vegvesen å innføre selvbetjening for utvidelse av førerkort. En tilsvarende løsning for førerkortdata og data knyttet til praktiske og teoretiske prøver er planlagt lansert i 2022.

Nye Veier utvikler en heldigital verdikjede der entreprenørens dokumentasjon fra byggefasen overføres til selskapets informasjonssystemer, og gjøres tilgjengelig i et digitalt driftsstøttesystem. Et slikt system vil gjøre det mulig å gå over fra erfaringsbasert vedlikehold til risikobasert vedlikehold når datagrunnlaget er godt nok. Nye Veier utviklet i 2021 et saksbehandlingssystem for elektronisk grunnerverv, som effektiviserer grunnervervene ved mer enhetlig og rask saksbehandling.

Mer for pengene

Lønnsomheten av transportinvesteringene skal økes. Staten skal få mer for pengene ved å redusere kostnader og øke nytten av prosjektene. Porteføljestyring er et viktig grep i denne sammenhengen. Statens vegvesen har utviklet et system

for porteføljestyring av store prosjekter innenfor rammer gitt av Samferdselsdepartementet.

Ett av tiltakene for å få mer for pengene er økt bruk av totalentreprise med forhandling for de største prosjektene, noe som kan gi en forbedret risikofordeling og bedre tekniske og økonomiske løsninger.

Nye Veiers overordnede mål er å oppnå høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de veiprosjektene selskapet har ansvaret for. Målet ivaretas i alle faser av prosjektene og i prioriteringen av disse. Nye Veiers gjennomføringsmodell legger til rette for å øke samfunnsøkonomisk lønnsomhet av prosjektene gjennom å redusere kostnader og øke nytten. Nye Veier har et mål om å redusere kostnadene i prosjektene med 20 pst., målt opp mot 2016-estimatene for strekningene i sin oppstartsportefølje. For strekningene som er åpnet og ferdigstilt frem til og med 2021, er det oppnådd en kostnadsbesparelse på i overkant av 16 pst. Selskapets anslag på samfunnsøkonomisk lønnsomhet i oppstartsporteføljen viser forbedring av lønnsomheten på 33,5 mrd. kr.

Statens vegvesen anslår at brukerne av etatens digitale tjenester slipper 437 000 reiser til trafikkstasjoner, noe som tilsvarer 18 millioner kjørte km. I tillegg har samfunnet årlig spart om lag 100 mill. kr ved redusert reisetid og reduserte kostnader knyttet til trafikkulykker og miljøgevinst.

Digitalisering av interne arbeidsprosesser og økt bruk av selvbetjente tjenester har bidratt til mer ensartet behandling og økt kvalitet, og til en betydelig reduksjon av Statens vegvesens ressursbruk. Det er i tillegg vesentlig færre én-til-én-henvendelser over skranke, telefon og e-post. Frem til nå har dette ført til at ressursbruken innen trafikant- og kjøretøyområdet er redusert med over 200 årsverk i perioden 2017–2021.

Bompengereformen, slik den er beskrevet i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei,* ble sluttført i 2021. Fem regionale bompengeselskap er etablert og har overtatt driften av samtlige bompengeprosjekter. Alle de fem selskapene avhendet sine utstederporteføljer til kommersielle AutoPASS-utstedere. Den nye organiseringen har bidratt til å profesjonalisere bompengesektoren og understøtter målet om mer for pengene. Nytt sentralsystem for bompengeinnkreving ble tatt i bruk i 2021.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Statens vegvesen brukte i 2021 mye tid og ressurser på å håndtere koronapandemien. For å opprettholde kritiske funksjoner innen trafikkovervåkning, bruberedskap og drift og vedlikehold, blir kontinuitetsplaner jevnlig vedlikeholdt og oppdatert. Smitteverntiltak ved tjenestestedene, bl.a. på veitrafikksentralene og trafikkstasjonene, ble videreført i store deler av 2021. Dette gjaldt også for utekontrollvirksomheten der kontroller av spesielt tyngre kjøretøy var et viktig trafikksikkerhetstiltak å ivareta også under pandemien.

Statens vegvesen og Nye Veier tar hensyn til fremtidige klimapåkjenninger i drift og vedlikehold av eget riksveinett og ved planlegging og prosjektering av ny infrastruktur. Risiko- og sårbarhetsanalyser som gjennomføres i planfasen, omfatter alle typer risiko, inkl. naturfare som skred, flom, havnivåstigning, vind m.m. I analysene skal det tas hensyn til virkninger av klimaendringer for prosjektets levetid.

Med støtte fra Forskningsrådet gjennomfører Statens vegvesen og Nye Veier m.fl. det treårige FoU-prosjektet *Klimaendringer og vegtransport*. FoU-prosjektet ser særlig på hvordan samfunnsøkonomiske analyser kan gjennomføres for å ta hensyn til flest mulig faktorer som beskriver effekten av klimaendringer.

Statens vegvesen og Nye Veier videreførte i 2021 samarbeidet med fylkeskommunene om å utveksle informasjon innenfor temaene klima og naturfare. Det ble gjennomført samhandlingsmøter for en bedre koordinering av klimatilpasningstiltak og aktiviteter.

Vegvesenet deltar i Naturfareforum sammen med Norges vassdrags- og energidirektorat, Bane NOR SF, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap m.fl. samt i varsom.no med Norges vassdrags- og energidirektorat og Meteorologisk institutt. Statens vegvesen er partner i *Klima2050* og gjennomfører piloter knyttet til forsknings- og samarbeidsprogrammet, bl.a. et pilotprosjekt for overvannshåndtering, renseeffekt av overvann fra ny bru og tilførselsvei samt etablering av varslingssystem ved flom.

I 2021 videreførte Statens vegvesen arbeidet med digital sikkerhet og informasjonssikkerhet. Etaten kartlegger kontinuerlig risiko, trusler og sårbarheter i etatens IT-systemer og persondatabehandlinger gjennom revisjon av verdivurderinger, risikovurderinger og ved utarbeidelse av behandlingsoversikter. For å beskytte informasjonen som behandles, bl.a. mot målrettet angrep, så etaten i 2021 på hvordan den kunne håndtere og overvåke trusler og sikkerhetshendelser i sine IT-systemer og nettverk.

Trafikksikkerhet, fremkommelighet og skadebegrensning på infrastruktur står sentralt i Statens vegvesens beredskapsarbeid på eget veinett

og ved nasjonal koordinering med fylkeskommunene og Nye Veier. Veitrafikksentralene har ansvaret for trafikkinformasjon og overvåkning ved både små og større hendelser, og håndterer rundt 145 000 hendelser hvert år. Nytt hendelsesbasert toppsystem for loggføring og håndtering av hendelser ble innført i 2021. Systemet bidrar til en mer effektiv og enhetlig virksomhet som gir grunnlag for å utvikle en mer fremtidsrettet, nasjonal trafikkstyring.

I 2021 bidro Statens vegvesen til å videreutvikle totalforsvaret, bl.a. i arbeidet med å konkretisere fylkeskommunenes ansvar overfor Forsvaret og Statens vegvesens rolle som koordinerende myndighet innenfor totalforsvaret på veisiden.

Statens vegvesen deltok i øvelse *Polaris Gram* 2021. Under øvelsen ble det i samarbeid med Sjøfarsdirektoratet, Kystverket og et av ferjerederiene gjennomført en egen øvelse om hybride trusler, påvirkningsoperasjoner og cyberangrep. For å ivareta trafikksikkerheten best mulig og opprettholde god fremkommelighet for både sivile trafikanter og militære transporter brukte Statens vegvesen i 2021 ressurser på å planlegge mottak av allierte styrker og materiell i forbindelse med Forsvarets øvelse *Cold Response 2022*.

Mål, utfordringer og prioriteringer 2023

Innledning

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

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

Økt fremkommelighet og bedre sikkerhet skal ligge til grunn for regjeringens samferdselspolitikk, slik at folk og varer kommer raskt og trygt frem. Det meste av trafikken vil også i fremtiden gå på veinettet. Bedre veier gir økt fremkommelighet og reduserte kostnader for veibrukerne. For regjeringen er det viktig å opprettholde god fremkommelighet på dagens veinett, gjennom god kvalitet på den løpende driften samt gjennom målrettet og tidsriktig vedlikehold. Utbygging av infrastruktur må gjennomføres på en måte som gir mest mulig igjen for pengene, og store offentlige satsinger på infrastruktur skal bidra til lokale og regionale arbeidsplasser.

Den internasjonale situasjonen med økte priser og potensiell mangel på viktige innsatsfaktorer kan få betydning for gjennomføringen av både investeringer, drift og vedlikehold i 2023. De største utfordringene i veisektoren er innen forsyningskjedene for bygging og drift av transportinfrastruktur, hvor det kan være fare for konkurser i entreprenørmarkedet. Det er utfordringer med vareleveranser av enkelte importerte produkter til veisektoren som vinterdekk, maling til veioppmerking, rekkverk og asfalt (bitumen). Økte kostnader til drift av transportinfrastrukturen medfører mindre ressurser til vedlikehold.

Bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur og omfanget av trafikken på infrastrukturen påvirker klimagassutslipp og miljøet. Regjeringen har store ambisjoner på klima og miljøområdet, jf. kapittel 6 Klima og miljø i del III. Klima og miljø skal vurderes og tas hensyn til. Prioriteringene skal ivareta nasjonale mål om reduserte klimagassutslipp og unngå nedbygging av viktige naturtyper.

Utfordringer og hovedprioriteringer under de enkelte målene omtales nedenfor.

Mer for pengene

Regjeringen er opptatt av å ta vare på de eksisterende veiene. Ressursbruk til vedlikehold, utbedring og investeringer må ses i sammenheng. Det innebærer økt gjenbruk av eksisterende vei i utbyggingsprosjekter der det er mulig og å vurdere mulighetene til å utbedre dagens vei heller enn å bygge nytt. Budsjettforslaget skal legge til rette for at Statens vegvesen kan kombinere små og store tiltak over lengre strekninger både i planfase og i utbygging. For å følge opp Stortingets anmodningsvedtak nr. 35, punkt 23, 2. desember 2021 og nr. 844, 17. juni 2022, har Samferdselsdepartementet sett på endringer av krav til standard i veinormalene, herunder innslagspunkt for firefelts vei og økt gjenbruk av eksisterende vei i utbyggingsprosjekter, jf. nærmere omtale under *En ansvarlig og balansert veipolitikk*. Hensikten er å legge til rette for fremkommelighet og sikkerhet på veiene med mindre naturinngrep og utslipp, og til lavere kostnader. Også Nye Veier har varslet at det er mulig å redusere kostnadene og øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i flere av

deres prosjekter ved å legge til rette for gjenbruk av eksisterende veier.

Nasjonal transportplan 2022–2033 beskriver hvordan staten kan få mer for pengene i transportsektoren gjennom å gi virksomhetene gode insentiver, tydelige forventninger og handlingsrom i gjennomføringen. Statens vegvesen la våren 2022 for første gang frem sitt forslag til porteføljeprioritering og rekkefølge for gjennomføring av de store prosjektene i Nasjonal transportplan 2022–2033. Porteføljestyringen skal gi insentiv til å lete etter bedre løsninger for prosjektene som er under planlegging og frem til anleggsstart. Både Nye Veier og Statens vegvesen har etablert metode for porteføljestyring.

For å få mest mulig igjen for vedlikeholdsmidlene, vil Samferdselsdepartementet legge til rette for en gradvis overgang fra erfaringsbasert til mer tilstands- og risikobasert forvaltning og styring av vedlikeholdsmidlene. Statens vegvesen og Nye Veier AS skal i 2023 arbeide videre med fundament for tilstands- og risikobasert forvaltning og styring. Dette vil forbedre grunnlaget for prioriteringer og gjøre at riktige tiltak settes inn til riktig tid.

Regjeringen har satt mål for reduksjon av Statens vegvesens interne kostnader som skal nås i løpet av 2024. Statens vegvesen reduserer de interne kostnadene hovedsakelig gjennom lavere bemanning, reduksjon av tjenestekjøp og arealeffektivisering. Tiltak som bidrar til å effektivisere arbeidsprosesser, forenkling, standardisering, automatisering og robotisering, vil fortsatt være sentrale fremover.

Effektiv bruk av ny teknologi

Veisystemet skal moderniseres gjennom å utvikle og ta i bruk nye teknologiske og digitale løsninger til nytte for brukerne av transportsystemet. Ny teknologi og digitalisering blir også viktig i overgangen til lav- og nullutslippsløsninger.

Statens vegvesen har fastsatt tre satsingsområder for effektiv bruk av teknologi: *Fremtidens digitale vei, Heldigitalisert verdikjede for vei* og *Digitale nyttetjenester til kundene*. Satsingen innebærer digitalisering av fagsystemer og tjenester, god informasjon om trafikanter, kjøretøy, infrastruktur, mobilitet og samfunnseffekter. I tillegg er det nødvendig med analysekapasitet, digitale kart og modeller for informasjonsbehandling. Videreføringen av rammene til teknologiutvikling fra 2022 i 2023 støtter opp om denne satsingen.

Fremtidens digitale vei består av flere ulike prosjekter og tiltak, bl.a. innfasing av samvirkende intelligent transport *(CCAM: Cooperative, Connected, and Automated Mobility)*. Samvirkende intelligent transport utnytter informasjon mellom kjøretøy, trafikanter og infrastruktur, og bidrar til bedre trafikksikkerhet og økt fremkommelighet i hele transportsystemet. Statens vegvesen jobber med å utvikle *Nasjonal vegdatabank* som vil være kjernen i den digitale veien. Den vil også være vesentlig for å utvikle en digital veimodell, og er også en forutsetning for økt automatisering i transportsystemet.

Statens vegvesen har i dialog med øvrige veimyndigheter og Nye Veier utarbeidet forslag til en forskrift om nasjonalt register for veidata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring m.m. for offentlig vei. Samferdselsdepartementet legger opp til å sende et forslag på høring i første halvår 2023. Forskriften vil standardisere og regulere nødvendig informasjon slik at det kan utvikles nasjonale tjenester innenfor transportsystemet.

Heldigitalisert verdikjede for vei innebærer at planlegging, bygging, drift, vedlikehold og forvaltning blir digitalisert, og at informasjon vil være tilgjengelig for alle relevante aktører gjennom hele veiens livsløp. Dette vil også omfatte godkjenninger, myndighetskrav og krav til bærekraft.

Utbyggingsprosjekter gjennomføres i dag i all hovedsak ved hjelp av avanserte digitale verktøy og metoder. Dette skal utvikles videre for å forbedre informasjonsflyt mellom de ulike trinnene i veiens livsløp, og i trafikkavviklingen. Arbeid med helhetlig forvaltning av anlegg og verdier vil bli prioritert.

Digitale nyttetjenester til kundene gir bedre og mer effektive tjenester. Det norske motorvogn- og førerkortregisteret *Autosys* er et godt utgangspunkt for å videreutvikle digitale tjenester. Det er også nylig utviklet systemer for informasjonsutveksling med andre aktører noe som bl.a. gjør eierskifte og omregistrering enklere.

For å utvikle kundetjenestene skal Statens vegvesen i 2023, i dialog med bl.a. transportselskap og entreprenører, prioritere arbeidet med forutsigbar fremkommelighet. Det pågår også en utvikling av veitrafikksentralene.

Arbeidet med digitale utekontroller, digitalisert arbeidsvarsling, digitalisering av veilister og tilgjengeliggjøring av mulige og lovlige ruter for ulike typer transporter skal fortsette i 2023.

Nye Veier har utviklet og innført et saksbehandlingssystem for grunnerverv som vil gi en rekke forbedringer, bl.a. raskere og mer enhetlig saksbehandling. Selskapet vil også arbeide videre med interne systemer for en heldigitalisert verdi-

kjede der dokumentasjon, modeller, bilder etc. overføres fra totalentreprenøren til selskapet.

Teknologiutvikling og innovasjon innen skred- og flomsikring har vært et sentralt tema de siste årene både i Statens vegvesen og i de mest skredutsatte fylkeskommunene. Tradisjonelle fysiske skredsikringskonstruksjoner blir nå vurdert parallelt med tiltak som medfører kontinuerlig registering og automatisk overvåking av skredpunkter. For skredpunkt der det egner seg, blir det gjennomført forebyggende tiltak basert på automatisk overvåking, der skred blir utløst kontrollert mens veien blir stengt i en kort periode. I perioden 2022–2027 har Statens vegvesen planlagt å sikre 20–25 skredpunkt med slik teknologi. Det er identifisert 85 potensielle skredpunkt der ytterligere analyser vil avdekke hvilke punkt som egner seg for slike tiltak.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Klima

Hovedvirkemidlene for å redusere klimagassutslipp fra veitransport presenteres i kapittel 6 Klima og miljø i del III. Det er viktig at samferdselssektoren bidrar med et godt kunnskapsgrunnlag, slik at beslutninger som gjelder sektoren, bidrar til kostnadseffektive utslippsreduksjoner i tråd med Norges klimamål og forpliktelser. Statens vegvesen og Nye Veier har en viktig rolle i arbeidet med å få frem denne kunnskapen. Det er særlig tre områder innenfor Statens vegvesens ansvarsområde som er viktig for å redusere klimagass fra veitransporten for 2023:

- å legge til rette for ladeinfrastruktur langs veinettet både for tunge og lette kjøretøy, jf. Ny rasteplasstrategi på riksvei
- å følge opp nullvekstmålet i byområdene gjennom byvekstavtaler
- å bidra til god by- og tettstedutvikling gjennom planforvaltning og byfortetting.

I tillegg til veitransporten står bygging, drift og vedlikehold av riksveinettet for betydelige klimagassutslipp. Statens vegvesen og Nye Veier har en viktig rolle i å begrense disse utslippene gjennom bevisst planlegging og krav og insentiver for klimatiltak og innovasjon i anskaffelser.

Statens vegvesen og Nye Veier har satt i gang pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser, og de samarbeider om å høste kunnskap og erfaringer fra disse, bl.a. gjennom Nye Veiers *Kunnskapsprogram for fossilfrie anleggsplasser*.

Statens vegvesen jobber gjennom markedsdialog og strategisk bruk av offentlige anskaffelser for å drive frem utviklingen og implementeringen av nullutslippsteknologi. I dag er det vanskelig for bransjen å levere tilstrekkelig med store anleggsmaskiner, og det påvirker hvor raskt Statens vegvesen kommer i gang med å realisere fossilfrie anleggsplasser.

Det er viktig å redusere det samlede arealbeslaget i samferdselsprosjekter. Dette gjelder særlig de mest karbonrike arealene som myrjord og skogsjord med høy bonitet. Redusert beslaglegging av karbonrike arealer er også viktig for å bevare naturmangfoldet.

Miljø

Utbygging, drift og vedlikehold av veier bidrar til forringelse og tap av naturmangfold. Det er derfor viktig å fortsette arbeidet med å oppnå eller opprettholde god tilstand i økosystemene, spesielt den sammenhengende blågrønne infrastrukturen.

Ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av transportinfrastrukturen skal det tas hensyn til naturmangfold og vannmiljø.

Statens vegvesen og Nye Veier skal sikre at skade så langt som mulig unngås før avbøtende tiltak, restaureringstiltak eller økologisk kompensasjon vurderes. For å nå målet i Meld. St. 14 (2015–2016) *Natur for livet – Norsk handlingsplan for naturmangfold* om å restaurere 15 pst. av ødelagte naturområder innen 2030 skal Statens vegvesen i 2023 sette i gang flere restaureringstiltak i områder som tidligere har hatt viktig naturverdier, men som er forringet som følge av samferdselstiltak.

Statens vegvesen og Nye Veier vil fortsette planleggingen av et pilotprosjekt for en naturnøytral veistrekning med bistand fra bl.a. miljømyndighetene. Det er utviklet indikatorer for vurdering av grad av naturnøytral vei. Det videre arbeidet vil omfatte uttesting av indikatorene og forberedelse av pilotprosjektet.

Økologisk kompensasjon og økologisk restaurering kan være viktige tiltak der alle andre alternativer for å unngå negative miljøeffekter er utprøvd. Statens vegvesen og Nye Veier har flere prosjekter der det planlegges eller gjennomføres restaurering og økologisk kompensering av større og mindre omfang. Omdisponering av areal er den største trusselen for tap av biologisk mangfold. Statens vegvesen har utviklet et system for prosjektspesifikt arealregnskap og vil i 2023 fortsette arbeidet med å ta dette i bruk i sine utbyggingsprosjekter.

Nye Veier har arbeidet med metoder og sammenstilling av arealregnskap for sine prosjekter, i ulike prosjektfaser. Arealregnskapet omfatter direkte permanent arealbeslag, men kan utvikles videre til å omfatte midlertidig arealbeslag og detaljeres ytterligere med flere kartlag. For å vise og tallfeste ikke prissatte miljøverdier har Nye Veier utviklet et sett miljøindikatorer.

Redusere salt- og plastforurensningen langs riksveinettet

Statens vegvesen skal fortsette arbeidet med tiltak for å redusere saltforbruket og redusere den strekningsvise bruken av kjemikalier. Det blir tatt særlig hensyn til drikkevannskilder og sårbare vannforekomster.

Videre skal Statens vegvesen fortsette arbeidet med å styrke kunnskapsgrunnlaget og utvikle metoder for å forhindre og redusere plastforurensing fra bygging, drift og vedlikehold av veiene. Etaten skal i 2023 bl.a. bygge nye rensetiltak og drifte etablerte rensetiltak for å bidra til at mikroplast og ulike tilsetningsstoffer i bildekk holdes tilbake fra veiavrenning, tunnelvaskevann og deponi/fyllinger.

Nye Veier skal fortsette å arbeide med å optimalisere saltbruken på de strekningene selskapet drifter. For å overvåke utslipp skal selskapet i 2023 ha miljøovervåkning i driftsfase av utslipp fra renseanlegg og i resipienter. Enkelte steder følges det også med på mikroplast.

Redusere lokal luft-, støy og lysforurensing

Statens vegvesen og Nye Veier skal i 2023 fortsette arbeidet med å bidra til at forurensningsforskriftens krav til lokal luftkvalitet og støy overholdes, og at nasjonale mål for lokal luftkvalitet nås.

Kunstig belysning har stor påvirkning på naturen, særlig insekter. Statens vegvesen fortsetter arbeidet med å redusere lysforurensing fra lysanlegg for å ta hensyn til økosystemene samt for å oppnå en bedre energieffektivitet.

Nullvisjonen for drepte og hardt skadde

I 2021 omkom 80 personer i veitrafikken. Ulykkesutviklingen hittil i 2022 har imidlertid vært langt dårligere. Foreløpige tall for de åtte første månedene i 2022 viser at det var 70 pst. flere som omkom sammenliknet med samme periode i 2021. Statens vegvesen har, sammen med øvrige aktører i trafikksikkerhetsarbeidet, tatt flere initiativ for å snu den negative utviklingen, bl.a. gjennom forsterket kampanjeaktivitet i kombinasjon med målrettet bruk av media. Dette kommer i tillegg til å videreføre igangværende trafikksikkerhetssatsing i samsvar med nullvisjonen for drepte og hardt skadde. Trafikksikkerhetsarbeidet vil prioriteres, bl.a. gjennom å følge opp tiltakene i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025*.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det lagt til grunn en ambisjon om at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Nivået i 2021 var noe høyere enn det som er nødvendig for å nå ambisjonen for 2030 og tilsier behov for målrettet satsing. Risikobildet er i stadig endring og utfordringene er forskjellige for de ulike delene av veinettet og for ulike trafikantgrupper og aldersgrupper.

Statens vegvesen vil i sitt trafikksikkerhetsarbeid prioritere tiltak rettet mot aldersgrupper og trafikantgrupper med særlig høy risiko samt målrettede tiltak for å forhindre ulykkestyper med gjennomgående høy alvorlighet, som møte- og utforkjøringsulykker. Motorsyklister er en av disse trafikantgruppene.

Trenden viser en svak økning i antall drepte og hardt skadde syklister i de største byområdene, noe som skyldes at flere i byområdene sykler. Ambisjonen i Nasjonal transportplan 2022–2033 om at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at det fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister, innebærer at trafikksikkerhetsarbeidet i storbyområdene prioriteres. Denne prioriteringen omfatter også små elektriske kjøretøy.

Med budsjettforslaget forventer Samferdselsdepartementet at Statens vegvesens investeringer i 2023 kan bidra til i gjennomsnitt 1,4 færre drepte og hardt skadde per år. Dette er virkninger av investeringstiltak på riksveinettet. Statens vegvesens trafikant- og kjøretøyrettede virksomhet samt tiltak innen drift og vedlikehold bidrar også til økt sikkerhet. For prosjektene Nye Veier etter planen starter opp i 2023 er det beregnet et bidrag på i gjennomsnitt 0,8 færre drepte og hardt skadde per år.

Innen trafikant og kjøretøyområdet prioriteres tilsyn- og kontrollaktivitet som skal sikre god trafikksikkerhetsstandard på kjøretøyene samt ivareta høy førerkompetanse gjennom god kvalitet i føreropplæring og førerprøver. Oppfølging av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping vil også inngå i kontroll- og tilsynsaktiviteten i 2023. I tillegg er de nasjonale trafikksikker-

hetskampanjene et viktig bidrag i trafikksikkerhetsarbeidet. Alle områdene videreføres i 2023.

For å kunne utvikle målrettede tiltak er bedre oversikt og kunnskap om hardt skadde i veitrafikken avgjørende i det videre arbeidet for nullvisjonen. Det er et problem at det er en betydelig underrapportering av skadde i den offisielle statistikken over politirapporterte ulykker. Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet igangsatte i 2022 samarbeidsprosjektet *Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk*, med formål å få en tilnærmet komplett oversikt over hardt skadde i veitrafikkulykker basert på data fra skaderegistrering i helsevesenet. Prosjektet har en varighet på tre til fem år. Statens vegvesen er en viktig bidragsyter i prosjektet.

Vegtilsynet fører tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier ivaretar sikkerhetskrav knyttet til riksveiinfrastrukturen. Vegtilsynet utøver risikobasert tilsyn som tar utgangspunkt i vurderinger av de sikkerhetsmessige utfordringene i veisektoren, og hvor tilsynets innsats vil få størst effekt. Vegtilsynet har gjennom tidligere tilsyn sett at det er en utfordring med tilstrekkelige systemer, særlig innen drift og vedlikehold. Tilsynet vil i 2023 prioritere å følge med på at sikkerheten styrkes ytterligere på det eksisterende veinettet.

Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Regjeringen vil arbeide for økt fremkommelighet på hele veinettet, slik at folk og varer kommer raskt og trygt frem, og at folk får en enkel reisehverdag på sine daglige reiser til og fra jobb og skole.

Statens vegvesen skal jobbe for å holde riksveiene åpne og trygge året rundt. Effektive tiltak krever at etaten kjenner tilstand og aktiviteter på riksveinettet i sanntid og kan sette sammen informasjon på tvers av fagmiljøer og -systemer. Dette ivaretar Statens vegvesen bl.a. gjennom sitt ansvar for veitrafikksentralene.

Statens vegvesen legger opp til å gi bedre og mer tilgjengelig informasjon om stengninger og alternative ruter. Dette er spesielt rettet mot godstransport som må ta hensyn til begrensninger for høyde, lengde og vekt. I løpet av 2022 skal veilistene distribueres digitalt med kart, slik at informasjonen blir mer tilgjengelig for næringslivet og yrkessjåførene.

Skredsikring er viktig for å opprettholde fremkommeligheten og trygghetsfølelsen for trafikantene.

Regjeringen har satt i gang arbeidet med en nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av alle riks- og fylkesveier med høy og middels skredfaktor, jf. omtale av anmodningsvedtak nr. 1235 fra sesjonen 2020–2021 i kapittel 2.3 i del I. I arbeidet med denne planen legger Samferdselsdepartementet vekt på dialog mellom staten og fylkeskommunene. Det inngår flere store skredsikringsprosjekter i Statens vegvesens investeringsportefølje, og disse prioriteres i tråd med kriteriene for porteføljestyring. På fylkesveinettet skal Statens vegvesen bistå fylkeskommunene til å få en oversikt over aktuelle skredsikringstiltak.

Rv. 13 er en spesielt skredutsatt strekning. Ansvar for planlegging av tiltak på deler av strekningen ble overført til Nye Veier høsten 2021. Nye Veier arbeider nå med helhetlige analyser på strekningen hvor mulige tiltak mot skred står sentralt. Statens vegvesen drifter og vedlikeholder strekningen i påvente av at de to virksomhetene avklarer ansvarsforholdet seg imellom.

For å sikre god mobilitet for flest mulig vil regjeringen utvikle og legge transportsystemet til rette med løsninger som alle kan bruke. Universell utforming er med i grunnlaget når ny transportinfrastruktur, som bussholdeplasser og kollektivknutepunkt blir bygd. Krav til kvalitet og dimensjonering er gitt i håndbøker og veiledninger. Arbeidet med universell utforming blir sett i sammenheng med andre tiltak langs riksveiene, f.eks. utbedring av gangfelt og gang- og sykkelanlegg. I tillegg kommer tiltak i byvekstavtaler og riksveiprosjekter. Bruk av teknologi for å utvikle løsninger for grupper med spesielle behov er svært viktig, f.eks. å gjøre det mulig for blinde og svaksynte å finne informasjon om rutetilbud og forstå når deres buss kommer.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Transportsektoren er en sentral del av samfunnssikkerheten i Norge, og transport er definert som en grunnleggende nasjonal funksjon i henhold til *Lov om nasjonal sikkerhet* (sikkerhetsloven). Samfunnssikkerhet i transportsektoren er nærmere omtalt i kapittel 8 i del III.

Transportsystemet skal være robust mot ytre påkjenninger og kunne ivareta behovene til aktørene innenfor totalforsvaret ved større kriser. Frem mot 2100 er det ventet at hyppigheten av og styrken i naturhendelser øker som konsekvens av et klima i endring.

Samtidig vil endringer i det sikkerhetspolitiske bildet i gitte tilfeller være avgjørende for bl.a. transport av militært materiell og forsyninger til sivilbefolkningen.

Statens vegvesen er veimyndighet for riksveiene og ivaretar sentrale nasjonale oppgaver innen samfunnssikkerhet og beredskap. Etaten skal legge til rette for et robust og pålitelig transportsystem som kan stå imot ulike type farer. Etaten skal bidra til at:

- samfunnssikkerhet inngår i beslutningsgrunnlaget ved planlegging, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold av transportsystemet
- konsekvenser av fremtidige klimaendringer er kartlagt og inngår i beslutningsgrunnlaget ved planlegging og bygging av fremtidens transportsystem, samt håndteres i drift og vedlikehold
- trusler som følger av mer komplekse sårbarheter og avhengigheter knyttet til digitalisering og teknologiendringer, er kartlagt og håndteres
- større påkjenninger og hendelser i transportsystemet håndteres og koordineres på en samordnet og effektiv måte for å begrense økonomiske konsekvenser og opprettholde forutsigbar fremkommelighet.

Samfunnssikkerhet og beredskap må ivaretas på en enhetlig måte på hele riksveinettet. Trafikkberedskap er et område der fylkeskommunene, Nye Veier og Statens vegvesen må samarbeide tett om planverket, gitt at omkjøringsruter eller andre tiltak kan være på tilstøtende veinett. Statens vegvesen skal håndtere beredskapssituasjoner på riksveinettet og koordinere beredskapen ved større hendelser med øvrige veieiere og sentrale samvirkeaktører.

Fylkeskommunene og Nye Veier har et selvstendig ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap og for å gi Statens vegvesen det nødvendige grunnlaget for å ivareta trafikkmessig drift i en krise- eller beredskapssituasjon. Nye Veier og fylkeskommunene har til enhver tid ansvaret for at egen infrastruktur fungerer som planlagt så langt det er mulig også ved uønskede hendelser.

Statens vegvesens ansvar for trafikkinformasjon for offentlig vei omfatter bl.a. veitrafikksentralenes døgnkontinuerlige oppfølging av trafikkavvikling, trafikkstyring og trafikkinformasjon. Dette er oppgaver som er viktige for å ivareta en god trafikkberedskap ved større hendelser og for å opprettholde fremkommelighet bl.a. på alternative ruter. En stor andel av de uønskede hendelsene i transportsektoren, med samfunnsmessige konsekvenser, vil også i fremtiden være naturhendelser. Klimaendringene kan medføre hyppigere og sterkere nedbør, økt risiko for flom-, skred- og overvannsskader på transportinfrastruktur samt havnivåstigning og økende fare for stormflohendelser.

Statens vegvesen har opprettet et faglig kommunikasjonsnettverk på klimatilpasning med Nye Veier og fylkeskommunene. Implementering av kunnskap om effekten av klimaendringer i normaler og retningslinjer er et viktig virkemiddel. Kartlegging av flom- og skredfare vil også i 2023 være sentralt i vedlikeholdet av veinettet og ved utbygging av samfunnsviktig veiinfrastruktur. God arealplanlegging, overvåking og varsling av naturfare øker forutsigbarheten og gjør det mulig å redusere risiko. I tillegg utvikles det beredskapsplaner for naturfare og skredvarsling.

Veimyndighetene skal gjennomføre et systematisk kartleggingsarbeid av risiko og sårbarhet langs veinettet basert på felles anerkjente standarder og som grunnlag for fremtidige prioriteringer. FoU-prosjektet *Klimavei (2021–2024)* vektlegger samfunnsøkonomi i klimatilpasning. Utviklingen av tilstandsindikatorer for riksveinettet og prosjektet *Forvaltning og vedlikeholdsstyring*, vil på sikt bidra til et mer effektivt vedlikehold av riksveinettet. Bedre tilstandsvurderinger og forvaltning av veiinfrastrukturen, gode klimafremskrivninger med kartmateriell og dokumentasjon på bl.a. skred- og flomutsatte områder, vil gi veimyndighetene et bedre beslutningsgrunnlag.

Naturfareplaner og naturfareberedskap er prioriterte oppgaver som er i kontinuerlig utvikling. Overvåking, varsling, datadeling og kompetansebygging er sentralt i arbeidet med å håndtere fremtidige klimaendringer. Det er utarbeidet naturfareplaner for alle driftskontrakter på riksvei. Digitalisert informasjon fra naturfareplanene er samlet i webportalen *Respons*.

Økt digitalisering gir store muligheter samtidig som det gjør transportsystemet mer komplekst, og det skapes nye og ukjente sårbarheter. Det er viktig å tilegne seg nødvendig kunnskap om nye sikkerhetsutfordringer tidlig i planleggingen av nye teknologiske systemer, slik at disse blir etablert med hensiktsmessige beredskaps- og sikkerhetstiltak. Digital sikkerhet blir prioritert i arbeidet med fremtidige forskrifter innenfor transportområde, bl.a. i utformingen av ny vegdataforskrift. Videre vil Statens vegvesen gjennomføre en utredning med mål om at det i løpet av 2023 skal etableres et responsmiljø for å håndtere digitale hendelser i veisektoren. Behovet knytter seg både til håndtering, koordinering og informasjonsdeling

ved hendelser og til å styrke sektorens robusthet og veimyndighetenes evne til å håndtere digitale angrep.

Vegtilsynet vil, innenfor sitt mandat, prioritere å følge med på at digital sikkerhet ivaretas etter hvert som digitale systemer stadig blir mer integrert i veisystemet.

Statens vegvesen vil også i 2023 videreføre arbeidet med å etterleve kravene som følger av personvernforordningen i systemer og prosesser, med særlig vekt på å kvalitetssikre og oppdatere behandlingsoversikter og databehandleravtaler samt følge opp og lære av ev. avvikssituasjoner.

Håndtering av hendelser som påvirker samfunnets transportevne, krever en koordinert innsats fra veieiere, entreprenører og beredskapsaktører. Sikkerhetspolitiske kriser innenfor rammen av totalforsvaret gir nye samordningsutfordringer. Statens vegvesen er sektor- og fagmyndighet på vei, men det er samordningsbehov med en rekke aktører utenfor veisektoren, bl.a. Forsvaret. Statens vegvesen skal ha oversikt over transportinfrastruktur og tjenester som er kritisk for totalforsvaret og videreutvikle metoder for å analysere samfunnssikkerhet som del av planleggingen av fremtidens transportsystem hvor hensynet til totalforsvaret ivaretas.

Byområdene

Regjeringen fortsetter satsingen på attraktive og klimavennlige byer med god fremkommelighet. Målet er at klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Byvekstavtaler er statens viktigste grep for å nå nullvekstmålet.

Koronapandemien har endret folks reisevaner. Andelen kollektivreiser har gått ned, mens andelen reiser med elbiler har økt. I oppfølgingen av byvekstavtalene må partene vurdere om tiltak og virkemidler skal justeres for å nå nullvekstmålet. Samtidig må det tas hensyn til at økningen i bygge- og anleggskostnadene gjør at færre prosjekter kan gjennomføres.

Økt sykkelandel er en del av løsningen for å nå nullvekstmålet. I Nasjonal transportplan 2022–2023 er det et langsiktig mål om en sykkelandel på 20 pst. i byområdene og 8 pst. på landsbasis. I 2023 skal Statens vegvesen fortsette arbeidet med økt fremkommelighet for syklister gjennom utbygging av sykkelinfrastruktur samt god drift og godt vedlikehold av gang- og sykkelveier. Sikkerheten vil øke ved at infrastruktur for fotgjengere og syklister skilles.

Gjennom utvikling av regelverk, nye løsninger for klimavennlig og bærekraftig mobilitet legger staten til rette for at byene kan videreutvikle ulike smarte transportløsninger. Dette gjelder f.eks. deling av data, trafikkstyring, samkjøring og nullutslippssoner.

Nærmere om budsjettforslaget

Til veiformål totalt er budsjettforslaget på 39,5 mrd. kr.

Det foreslås bevilget 18,5 mrd. kr til investeringer i riksveier, inkludert bevilgningen til Nye Veier AS som hovedsakelig går til utbygging. Videre er det beregnet 10,8 mrd. kr i ekstern finansiering.

Det pågår arbeid med å gjøre OPS-prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark klart for anleggsstart.

Innenfor rammen til Statens vegvesen videreføres arbeidene på en rekke utbedringsstrekninger. Dette gjelder bl.a. disse prosjektene:
- E16 i Valdres i Innlandet
- rv. 9 Setesdal i Agder
- rv. 41 Treungen–Vrådal i Vestfold og Telemark
- rv. 52 Hemsedal i Viken
- rv. 3 Østerdalen i Innlandet
- E6 Grong–Nordland grense i Trøndelag.

Det legges også opp til å starte opp arbeidet med nye delprosjekter på flere utbedringsstrekninger. Dette gjelder bl.a. disse prosjektene:
- rv. 70 i Møre og Romsdal
- rv. 80 i Nordland
- rv. 94 i Troms og Finnmark.

Innenfor skredsikring videreføres en rekke allerede igangsatte tiltak, bl.a. E69 Skarvbergtunnelen i Troms og Finnmark. Det er også funnet rom for flere nye mindre skredtiltak.

Nye Veier har foreløpig lagt opp til anleggsstart for prosjektene:
- E6 Ulsberg–Melhus i Trøndelag (delprosjektet E6 Berkåk–Vindåsliene)
- E6 Moelv–Øyer i Innlandet (delprosjektet E6 Storhove–Øyer)
- E6 Sørelva–Borkamo i Nordland
- rv. 13 Skare–Sogndal i Rogaland og Vestland (mindre utbedringstiltak)
- E136 Dombås–Vestnes i Innlandet og Møre og Romsdal (mindre utbedringstiltak).

Regjeringen prioriterer et trygt og fremkommelig veinett i hele landet. Med budsjettforslaget er det anslått at vedlikeholdsetterslepet samlet sett vil kunne reduseres med om lag 400 mill. kr i 2023. Dette anslaget inkluderer investeringer i tunnelutbedring og fornyingstiltak i tillegg til vedlikehold av riksveiene. Det er betydelig usikkerhet knyttet til beregningen av vedlikeholdsetterslepet.

Det foreslås å utvide ordningen med gratis ferjer. I 2022 er det innført gratis ferjer i trafikksvake samband. Nå foreslås det satt av midler som vil gjøre det mulig fra 16. august 2023 å innføre gratis ferjer til øyer og andre samfunn uten veiforbindelse til fastlandet, dvs. i ferjesamband som ikke var omfattet av tiltaket i 2022. Videre foreslås det avsatt midler til reduserte takster i ferjedriften. I 2022 er takstene redusert med 30 pst. sammenliknet med takstene 1. januar 2021. Takstene foreslås nå satt til 50 pst. av takstnivået ved inngangen til 2021 fra 16. august 2023. Samlet vil forslag til tiltak svekke budsjettet med om lag 390 mill. kr jamført med saldert budsjett for 2022. Med disse tiltakene vil målsettingen i Hurdalsplattformen om gratis ferjer og reduserte ferjetakster i perioden 2021–2025 være oppfylt.

Det settes av 40 mill. kr til å følge opp arbeidet mot sosial dumping i transportsektoren. Det prioriteres også midler til å oppgradere veitrafikksentralenes digitale systemer og gjennomføre nødvendige sikkerhets- og oppgraderingstiltak.

Regjeringen legger nå opp til at fylkeskommuner som ønsker avlastning på sitt garantiansvar kan få en statlig delgaranti i nye store riksveiprosjekt.

Tabell 5.3 viser anslåtte virkninger av budsjettforslaget for 2023 på indikatorer for riksveinettet. Det kan komme endringer gjennom budsjettåret som følge av fremdrift i prosjekter og virksomhetenes prioriteringer.

Tabell 5.3 Anslåtte virkninger av budsjettforslaget 2023

Antall km veinett utbedret med gul midtstripe	16,8
Antall km firefelts vei med fysisk adskilte kjørebaner åpnet for trafikk	0
Antall km to- og trefelts vei med midtrekkverk	0
Antall km riksvei med forsterket midtoppmerking	9,5
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	8
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	18,6
Antall km kollektivfelt bygd	0,4
Antall viktige knutepunkter for kollektivtransporten som er universelt utformet	2
Antall holdeplasser for kollektivtransport som er universelt utformet	36

Kap. 1320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
01	Driftsutgifter	3 792 818	4 094 550	4 233 100
22	Drift og vedlikehold av riksveier, *kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30*	8 136 783	8 320 500	9 361 400
28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, *kan overføres*	2 145 954	2 236 400	2 292 300
29	OPS-prosjekter, *kan overføres, kan nyttes under post 30*	762 199	1 773 400	3 020 000
30	Riksveiinvesteringer, *kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66*	12 481 539	12 732 000	10 155 500
31	Skredsikring riksveier, *kan overføres, kan nyttes under post 30*	995 399		
36	E16 over Filefjell, *kan overføres*	137 054		
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	95 971	150 200	414 000
62	Skredsikring fylkesveier, *kan overføres*	107 782		
63	Tilskudd til gang- og sykkelveier, *kan overføres*	33 142		
64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, *kan overføres*	11 333	20 500	21 000
65	Tilskudd til fylkesveier, *kan overføres*	453 965	379 600	389 600
66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, *kan overføres*		20 000	22 100
72	Tilskudd til riksveiferjedriften, *kan overføres*	1 598 121	2 693 400	2 861 600
73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	3 132 000	1 041 500	647 700
	Sum kap. 1320	33 884 060	33 462 050	33 418 300

For endringer etter saldert budsjett 2022 vises det til kapittel 4.3 i del I.

Statens vegvesen skal innenfor sitt ansvarsområde utvikle og legge til rette for et effektivt, miljøvennlig, fremtidsrettet og trygt transportsystem. Vegvesenet har sektoransvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele veitransportsystemet. Videre har etaten rollen som kollektivdirektorat, med nasjonalt koordineringsansvar og faglig ansvar for kollektivtransport, herunder universell utforming.

Det foreslås bevilget 33 418,3 mill. kr til Statens vegvesen, som er 43,8 mill. kr mindre enn i Saldert budsjett for 2022.

Bindinger i riksveiinvesteringene

Med budsjettforslaget for 2023 er det anslått at statlige bindinger per 1. januar 2024 vil utgjøre 53,3 mrd. kr.

Tabell 5.4 viser budsjettforslaget for 2023, bindinger for statlige midler til riksveiinvesteringer på kap. 1320 ved inngangen til 2024, bindinger i 2024, 2025 og etter 2025.

Tabell 5.4 Riksveiinvesteringer – anslag for statlige bindinger Statens vegvesen

Mill. kr

	Forslag 2023	Bindinger per 01.01.2024	Bindinger 2024	Bindinger 2025	Bindinger etter 2025
Post 29 OPS-prosjekter	3 020	28 050	3 750	3 800	20 500
Post 30 Riksveiinvesteringer[1]	10 155	25 200	7 300	6 100	11 900
Sum	13 175	53 250	11 050	9 900	32 400

[1] For mindre investeringer er bindinger definert som full utnyttelse av fullmakten til å pådra statens forpliktelser ut over gjeldende budsjettår, jf. forslag til romertallsvedtak. For prosjekter over 1 mrd. kr er det kun tatt med bindinger fra prosjekter som har vedtatt kostnadsramme, inkl. prosjektet E6/rv. 827 Bognes–Skarberget og Drag–Kjøpsvik der det foreslås endret kostnadsramme.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 4 233,1 mill. kr.

Posten dekker ordinære driftsutgifter som administrasjon, lønn og husleie mv. samt utgifter til Norsk vegmuseum, utvikling, drift og forvaltning av IT-systemer som brukes ved gjennomføring av prosjekter og forvaltning av tilskuddsordninger.

Videre omfatter posten forvaltningsoppgaver innenfor veiområdet, bl.a. forvaltning av grunneieendommer, avgivelse eller bistand ved uttalelser til andres planer etter plan- og bygningsloven, søknader om dispensasjon fra byggegrense, avkjørsel og gravetillatelse og utvikling av kvalitetssystem for planlegging og gjennomføring av utbyggingsprosjekter.

På posten inngår også utgifter til tjenester på transportområdet som er en vesentlig del av Statens vegvesens tjenesteproduksjon. Dette omfatter bl.a. nasjonale oppgaver som arbeid med strategisk samferdselsplanlegging og samordning av eierskapet for data og analyse i etaten. I tillegg inngår regelutvikling, regulering og digitalisering av veitransport i Norge, sektoroppgaver innen klima og miljø, trafikksikkerhet, drift av veitrafikksentraler, automatisk trafikkontroll, arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap og forskning og utvikling (FoU).

Veitrafikksentralene er en sentral del av samfunnssikkerheten i Norge, i tillegg til å ivareta trafikkstyring, oppetiden og informasjon på riks- og fylkesveiene. Statens vegvesen gjennomførte i 2021 en analyse av sikkerhetssituasjonen ved veitrafikksentralene som viste at det er behov for oppgraderinger. I 2023 prioriteres det midler til å oppgradere veitrafikksentralenes digitale systemer og gjennomføre nødvendige sikkerhets- og oppgraderingstiltak. Oppgraderingen skal redusere den digitale sårbarheten og øke fleksibiliteten i den digitale infrastrukturen knyttet til veitrafikksentralene.

Statens vegvesen skal forenkle og standardisere sine tjenester, noe som vil gi bedre kvalitet og mer effektiv utnyttelse av ressursene. Satsingen på digitalisering og teknologiutvikling videreføres i 2023. Utviklingsarbeidet innrettes mot Statens vegvesens tre strategiske satsingsområder, som er fremtidens digitale vei, heldigitalisert verdikjede og digitale nyttetjenester til brukerne. Regulering skal legge til rette for mer automatisert transport, og trafikksikkerhet og fremkommelighet skal bli bedre gjennom ny teknologi og avansert dataanalyse. Statens vegvesen har mål om at all informasjon og dokumentasjon skal være digital, tilgjengelig og kunne gjenbrukes gjennom hele verdikjeden.

Statens vegvesen vil sammen med Skatteetaten arbeide videre med konseptvalgutredning for fastsettelse og innkreving av veibruksavgift og bompenger, på oppdrag fra Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet. Se nærmere omtale under *Andre veisaker.*

Det legges nå opp til at fylkeskommuner som ønsker avlastning på sitt garantiansvar kan få en statlig delgaranti i nye store riksveiprosjekter, jf. omtale under *Andre veisaker*. Det vil bli arbeidet videre med å etablere en forvaltning av ordningen.

Etter avviklingen av sams veiadministrasjon for fylkes- og riksveier har Statens vegvesen i en overgangsperiode solgt tjenester til fylkeskommunene på flere fagområder, slik at det fylkeskommunale veinettet ivaretas på en best mulig måte. Ordningen med salg av tjenester til fylkeskommunene videreføres ut 2023.

Ved behandlingen av Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021* og Innst. 600 S (2020–2021) var det lagt opp til at det skal monteres kjørefeltsignal i

Rennfast-tunnelene. Kjørefeltsignal gjør det mulig å avvikle trafikk ved bilstans uten å måtte stenge tunnelløp. Statens vegvesen legger opp til å legge ut arbeid med kjørefeltsignal på anbud første halvdel av 2023.

Det vil bli satt av midler til utgifter knyttet til oppsplitting av fylkeskommuner. Det er anslått utgifter på om lag 30 mill. kr til formålet.

Forskning, utvikling og innovasjon

Driftsposten omfatter også utgifter til Statens vegvesens FoU-virksomhet. Aktiviteten rettes mot kostnadseffektive og brukervennlige løsninger som legger til rette for et sikkert og bærekraftig transportsystem. Resultatene fra forskningen skal utvikle fagkunnskap og kompetanse slik at beslutninger tas på et godt faglig grunnlag.

Deler av arbeidet initieres og ledes gjennom større forsknings- og utviklingsprogrammer og gjennomføres i samarbeid med norske universiteter og forskningsinstitutter. Statens vegvesen deltar også i en rekke forsknings- og innovasjonsprosjekter i samarbeid med andre. I 2023 vil en av de store satsingene være innenfor trafikksikkerhet i det nylig igangsatte FoU-programmet *Trafikksikkerhet – på vei mot nullvisjonen*. Programmet skal utvikle ny kunnskap og kanalisere innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet mot de områdene hvor mulighetene til reduksjon av drepte og hardt skadde er størst.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier

Det foreslås bevilget 9 361,4 mill. kr, med en anslått fordeling på om lag 5 900 mill. kr til drift og om lag 3 500 mill. kr til vedlikehold.

Posten omfatter i hovedsak Statens vegvesens entreprenør- og byggherreutgifter knyttet til drift og vedlikehold av riksveier. Byggherreoppgaver omfatter bl.a. tilstandskartlegging og kontroll av veiobjekter, planlegging av tiltak, gjennomføre anbudskonkurranser, inngå kontrakter, og følge opp og kontrollere entreprenørenes leveranser innen HMS, økonomi og kvalitet samt å ivareta byggherrens HMS-ansvar og oppfølging i garantiperioden.

Prisveksten i markedet gir økte kostnader for drift og vedlikehold. Statistisk sentralbyrås *Byggekostnadsindeks for veganlegg, drift og vedlikehold av veger i alt* ligger til grunn for utbetalinger for driftskontraktene. I 2021 var det en prisvekst på over 7 pst., og per andre kvartal 2022 har det vært en prisvekst i 2022 på 13,5 pst. Økning i dekkeleggingsindeksen fra andre kvartal 2021 til andre kvartal 2022 var på 22,7 pst. Det er en risiko for at den høye prisveksten innen veianlegg vedvarer, og at prisene i 2023 kan bli høyere. Dette vil kunne påvirke aktivitetsnivået innen drift og vedlikehold av riksveier. Den daglige driften av veinettet prioriteres for å ivareta trafikksikkerhet og forutsigbar fremkommelighet.

For å få mest mulig igjen for vedlikeholdsmidlene legger Statens vegvesen til rette for en gradvis overgang fra erfaringsbasert til mer tilstands- og risikobasert forvaltning og styring av vedlikeholdsmidlene. Etaten skal i 2023 arbeide videre med et grunnlag for tilstands- og risikobasert forvaltning og styring. Det prøves ut delvis automatisert teknologi for innsamling og analyse av tilstandsdata, og det arbeides for å få til løsninger som effektiviserer arbeidet med å lage strekningsvise planer og prioriteringer på tvers av veiobjekter.

Drift

Drift av riksveier omfatter bl.a. brøyting, strøing med salt og sand, veioppmerking, vask og renhold, oppretting av skilt og skjøtsel av grøntarealer samt oppgaver som å sørge for lys på veiene og å legge til rette for radio, nødnett og annen kommunikasjon.

Riksveinettet driftes av entreprenørselskaper gjennom kontrakter med Statens vegvesen. Kontraktene regulerer de oppgavene som er nødvendige for at veinettet skal være tilgjengelig og sikkert for trafikantene og holde god miljøstandard. Strekninger med mange og alvorlige ulykker eller fremkommelighetsproblemer følges særskilt opp i driftskontraktene.

Til drift av riksveinettet legges det i 2023 opp til å bruke om lag 780 mill. kr mer enn anslått i Prop. 1 S (2021–2022).

Avviklingen av sams veiadministrasjon og utfasing av felleskontrakter for riks- og fylkesvei har resultert i færre og større områder for riksveikontrakter. De nye kontraktene strekker seg over et større geografisk område med færre kilometer vei per kvadratkilometer, sammenliknet med de gamle kontraktsområdene. Dette gir større spredning på beredskapen for entreprenørene og mindre rasjonell utnyttelse av maskiner og mannskap, noe som kan virke kostnadsdrivende. De nye kontraktene fases gradvis inn etter hvert som eksisterende kontrakter utløper. Ved inngangen til 2023 vil det fortsatt være om lag 20 felles driftskontrakter for riks- og fylkesvei.

Det er inngått sju nye driftskontrakter for riksvei i 2022. Justert for prisstigning hadde disse

kontraktene en kostnadsvekst på 17,8 pst. sammenliknet med kontraktene de avløste.

For å motvirke kostnadsvekst i nye driftskontrakter arbeider Statens vegvesen kontinuerlig med kontraktstrategien og innfører gradvis flere tiltak for å gjøre kontraktene på riksvei mer attraktive for entreprenørene og på den måten begrense kostnadsøkningen. Hovedgrepene omfatter bl.a. justeringer som reduserer risikoen for entreprenørene samt muligheter for større andel vedlikehold i kontraktene, slik at utnyttelsen av maskiner og mannskap blir mer jevnt fordelt gjennom hele året. Avklarte forhold rundt kontraktsområder vil fremover gi større forutsigbarhet for entreprenørene.

Dersom de samlede utgiftene til å drifte riks- og fylkesveinettet kan reduseres gjennom felles driftskontrakter med fylkeskommunene i områder med sammenhengende veistrekninger som består av riks- og fylkesveier, skal Statens vegvesen legge til rette for dette.

Vedlikehold

Til vedlikehold av riksveinettet legges det i 2023 opp til å bruke om lag 260 mill. kr mer enn anslått i Prop. 1 S (2021–2022).

Vedlikehold av veinettet består av tiltak for å ta vare på og bidra til god funksjon på den eksisterende veiinfrastrukturen. Dette omfatter tiltak for å gjenopprette og opprettholde standarden på veidekker, grøfter, bruer, tunneler, støyskjermer, holdeplasser og alle tekniske anlegg i tråd med fastsatte kvalitetskrav. Godt vedlikehold bidrar til at kostnadene til drift av infrastrukturen holdes nede. Det anslås at vedlikeholdsetterslepet innenfor formålet på posten isolert sett vil øke med om lag 600 mill. kr. Tiltak for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet finansieres innenfor bevilgningen på post 22 Drift og vedlikehold av riksveier, på post 29 OPS-prosjekter (tunneloppgradering i OPS-prosjekter) og enkelte mindre investeringstiltak på post 30 Riksveiinvesteringer (fornying av riksvei). Det anslås at vedlikeholdsetterslepet samlet sett vil reduseres med om lag 400 mill. kr på riksveinettet.

Tunnelvedlikehold består i stor grad av vedlikehold og utskiftninger av sikkerhetsutstyr, trafikkstyringssystemer og styringssystemer. Det er et betydelig behov for vedlikehold i mange av tunnelene på riksveiene for å opprettholde fremkommelighet. Tiltak som er kritiske for at tunnelene kan holdes åpne for normal trafikk og reparasjon av skader som kan være dyrere å utbedre på et senere tidspunkt, blir prioritert. Tiltak i tunneler for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene omtales under post 30 Riksveiinvesteringer.

Elektriske anlegg i tunneler må skiftes ut og oppgraderes langt hyppigere enn øvrige tunnelelementer som f.eks. betonghvelv og vifter. Nye tunneler bygges for å kunne vare i 100 år, mens deler av de elektriske anleggene har en forventet levetid på 10 til 15 år. Utskifting og modernisering av slike anlegg utgjør dermed en betydelig kostnad i en tunnels levetid, og jevnlige utskiftinger er nødvendig for å ivareta krav i forskrifter og funksjonalitet.

En rekke bruer har skader som tilsier at vedlikeholdsutgiftene vil øke på sikt. Det er derfor viktig med tilstrekkelig og kontinuerlig vedlikehold for å motvirke slitasje og nedbryting. Vedvarende skadeutvikling vil medføre behov for utskifting, som vil innebære langt høyere utgifter. Udekket vedlikeholdsbehov på bruer og ferjekaier øker risikoen for at det må innføres lastrestriksjoner. Viktige vedlikeholdstiltak på bruer er bl.a. betongrehabilitering, overflatebehandling av stål samt vedlikehold av utstyr som f.eks. fuger og rekkverk. Tiltak på ferjekai omfatter i tillegg bl.a. vedlikehold av teknisk utstyr.

Dekkelegging har vært prioritert over lengre tid, og det har vært en positiv utvikling i andelen veidekker som tilfredsstiller Statens vegvesens vedlikeholdsstandard. Ved inngangen til 2022 tilfredsstilte om lag 92 pst. av veidekkene på de riksveiene Statens vegvesen har ansvaret for, kravene til spor og jevnhet. Som følge av den unormalt store prisstigningen på asfalt kan andelen som tilfredsstiller kravene, bli lavere i 2022 og i 2023.

Kontinuerlig vedlikehold av dreneringsanlegg sikrer veiene mot vannskader. Dårlig drenering og vann som blir stående i veikroppen, fører til økt nedbryting av veien og kortere levetid på veidekket. Utgiftene ved å utsette vedlikeholdstiltak blir i slike tilfeller høyere enn ved et kontinuerlig vedlikehold. Et velfungerende, godt vedlikeholdt dreneringssystem bidrar til å begrense skader ved flom og oversvømmelse. Større nedbørsmengder medfører et økende behov for å beskytte veien med god drenering.

Veiutstyr omfatter bl.a. rekkverk langs veien, profilerte kantlinjer (rumlefelt), ettergivende master for lys, skilt, signaler og annet vei- og trafikkutstyr m.m. som reduserer faren for, og alvorligheten av personskade ved påkjørsel og bidrar til god fremkommelighet. Dagens veiutstyr blir i større grad digitalisert og er dyrere å vedlikeholde enn tidligere. God skilting, trafikkinformasjon og veibelysning samt sikring med rekkverk

bidrar til å øke trafikksikkerheten og fremkommeligheten.

Statens vegvesen og fylkeskommunene har i flere tilfeller dekt utgifter til vedlikehold av kommunale over- og underganger som krysser riks- og fylkesvei. Det legges opp til at Statens vegvesen skal videreføre denne praksisen i 2023 for over- og underganger som krysser riksvei, så langt det er nødvendig for å ivareta sikkerhet og fremkommelighet på riksveien. Det pågår samtidig et forskriftsarbeid som bl.a. skal presisere den nærmere ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene når det gjelder vedlikehold av kommunale overgangsbruer på det offentlige veinettet.

Det settes av 50 mill. kr til å dekke skader som følge av vær eller andre uforutsette hendelser.

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Det foreslås bevilget 2 292,3 mill. kr.

Innenfor foreslått bevilgning er det prioritert 40 mill. kr til å følge opp regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren som planlegges lagt frem høsten 2022. Dette omfatter bl.a. økt tilsyn- og kontrollvirksomhet og økt samarbeid mellom tilsyn- og kontrolletater. Dette er viktige tiltak i arbeidet for å bekjempe sosial dumping og annen arbeidslivskriminalitet.

Innenfor trafikant- og kjøretøytilsyn prioriteres videre oppgaver knyttet til trafikksikkerhet og likere konkurransevilkår for næringstransporter på vei.

En målrettet tilsyns- og kontrollvirksomhet bidrar til å opprettholde kvaliteten i nasjonal trafikkopplæring og teknisk tilstand på kjøretøyparken.

Statens vegvesen fører tilsyn med bl.a. verksteder, forhandlere og trafikkskoler. For en del av disse virksomhetene må også personellet og virksomheten godkjennes av Statens vegvesen. Dette for å sikre god kvalitet og forhindre svindel med kjøretøy og førerrettigheter. I tillegg skal innsatsen bidra til å ivareta forbrukerrettigheter og fremme like konkurransevilkår mellom aktørene i transport-, trafikkopplærings- og verkstedbransjen.

Statens vegvesen samarbeider med andre kontroll- og tilsynsmyndigheter samt næringsvirksomheter gjennom bl.a. felles kontroller og utveksling av informasjon. Regelverket som regulerer dette arbeidsfeltet er på mange områder internasjonalt, og arbeidet med å utvikle regelverket og dialogen med bransjen innen fagfeltet er et viktig område for Statens vegvesen.

Målrettet trafikkontroll blir videreført med kontroll til tider og på steder med høy sannsynlighet for å avdekke feil og mangler. Kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre er prioritert. I tillegg til vinterutrustning er sikring av last, kontroll av bremser, kjøre- og hviletid og kabotasje sentrale områder i kontrollaktiviteten. Digitaliseringen av kontrollene gjennom bl.a. systemene for risikoklassifisering og skiltgjenkjenning, videreføres. Kontroll av drosje, der det har kommet mange nye aktører etter regelendringene i 2020, gjennomføres som del av ordinære kontroller. Samarbeidskontroller med andre kontrolletater gir betydelig merverdi, og Statens vegvesen vil jobbe for å videreføre slike samarbeidskontroller også i 2023.

Regjeringen er opptatt av at kjøretøy ikke slipper inn på veinettet i Norge med bl.a. ulovlige dekk, ødelagte bremser og usikret last. På grunn av det store antallet kjøretøy som passerer ved Norges nest største grenseovergang Magnormoen, og for lite plass ved kontrollområdet der, er det i dag vanskelig å gjennomføre alle kontroller som er ønskelig. Dette ble særlig synlig under koronapandemien. Når mange kjøretøy kommer samtidig, blir det for trangt på området til å gjennomføre alle kontroller. For å øke kapasiteten ved kontrollstasjonen skal Statens vegvesen se på mulighetene for å utvide arealene. Dette kan bidra til å øke trafikksikkerheten på veinettet og spare ressurser ved kontroll av kjøretøyene lenger inn i landet.

Strengere regelverk for el-sparkesykler (små elektriske kjøretøy) ble innført sommeren 2022. Statens vegvesen samarbeider med politiet om kontroll knyttet til bruk og tekniske krav.

Statens vegvesen har ansvaret for å forvalte og utvikle nasjonalt regelverk samt påvirke utformingen av og implementere EØS-regelverk innen trafikant- og kjøretøyområdet. Innføring av nytt godkjenningsregelverk for bil samt ny markedstilsynsforordning forventes innført i løpet av 2022. Statens vegvesen vil da få nye og mer omfattende oppgaver knyttet til markedsovervåking. Dette innebærer tilsyn med at kjøretøy samt deler og utstyr som selges til kjøretøy tilfredsstiller gjeldende krav. Dette skal gjøre nye kjøretøy sikrere og bidra til lavere utslipp og redusere muligheten for å manipulere testresultater og målekrav.

Nye kjøretøy får stadig mer automatiserte funksjoner. Statens vegvesen behandler søknader og fører tilsyn med ordningen for utprøving av selvkjørende motorvogn på vei.

I tråd med nullutslippsmålet i Nasjonal transportplan 2022–2033 følger Statens vegvesen utviklingen av nullutslippsandel i nybilregistreringene.

God kvalitet i føreropplæringen og førerprøven er viktig for trafikksikkerheten. Høy kompetanse hos trafikklærere og sensorer er en forutsetning. For å sikre tilstrekkelig kompetanse prioriteres i 2023 nye krav til etterutdanning og en regodkjenningsordning for trafikklærere. Statens vegvesen vil også fortsette arbeidet med å optimalisere kapasiteten i førerprøvevirksomheten, slik at ventetidene kan reduseres. Arbeidet med å følge opp identitetskontrollen i forbindelse med teoretisk og praktisk førerprøve for å sikre at rett kandidat går opp til prøven, fortsetter.

Økende sjåførmangel og utfordringer med rekruttering krever at regjeringen vurderer ytterligere tiltak for å sikre tilstrekkelig tilgang til opplæring for både sjåfører og trafikklærere. Herunder endringer i gjeldende studiemodell for trafikklærere for sikre nok tungbillærere.

En samkjørt prøvevirksomhet der Statens vegvesens systemer og tjenester brukes til å gjennomføre teoriprøver for andre offentlige etater gir god utnyttelse av offentlige investeringer og ressurser. Flere offentlige etater, bl.a. Luftfartstilsynet og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, bruker Statens vegvesens systemer og tjenester i dag.

Krav til helseattest for førere over 80 år opprettholdes. Statens vegvesen vil utrede og tilpasse kapasitet for økt bruk av kjørevurdering på oppdrag fra fastlegene. I tillegg vil etaten se på muligheten for bruk av kjøresimulator i forbindelse med kjørevurderingen.

Forslag til endringer i drosjeregelverket har vært på høring. Hvis kravet om fagkompetanse for drosjeløyvehaver blir gjeninnført som foreslått, vil Statens vegvesen igjen bli ansvarlig for å gjennomføre teoriprøver for drosjeløyve. Ordningen vil kunne innføres i 2023 og vil da bli gebyrfinansiert.

Statens vegvesen jobber med å utvide og forbedre de digitale tjenestene for økt tilgjengelighet og brukervennlighet. For å følge prinsippet om kostnadsriktighet og for å øke bruken av selvbetjente tjenester ytterligere, er det innført differensierte gebyrer for flere tjenester, der gebyret er lavere for selvbetjening. Differensierte gebyrsatser vil også vurderes innført for nye selvbetjente tjenester etter hvert som de er ferdig utviklet.

Utvikling og bruk av selvbetjeningsløsninger resulterer i at færre må møte opp på trafikkstasjonene. Trafikkstasjonene må likevel ha et tjenestetilbud for enkelte tjenester og for brukere som ikke bruker digitale tjenester. For å tilby gode tjenester for alle trafikanter må det være et tilgjengelig tilbud i hele landet. Statens vegvesen ser nå effekten av at publikum bruker de selvbetjente løsningene, og etaten forventer at innføringen av frivillig avregistrering av kjøretøy digitalt vil øke nivået på bruken av selvbetjeningstjenester ytterligere. Antall fysiske oppmøter er halvert fra 2017 til 2021, fra om lag to millioner i 2017, til én million i 2021. Det er beregnet at fysisk oppmøte på trafikkstasjonene i 2024 vil være på om lag det halve av nivået i 2021.

Fartskampanjen, bilbeltekampanjen, oppmerksomhetskampanjen og kampanjen om samspillet mellom ulike trafikantgrupper i de store byområdene videreutvikles og gjennomføres i 2023.

Post 29 OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 3 020 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn om lag 125 mill. kr i bompenger.

Det pågår arbeid med å gjøre prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark klart for anleggsstart. Det legger til rette for at anleggsarbeidene vil kunne starte opp i løpet av 2023.

Offentlig-privat samarbeid (OPS) er et samarbeid mellom offentlige og private aktører. Statens vegvesen er byggherre, og det private OPS-selskapet er byggherrens representant. OPS-selskapet har totalansvaret for arbeidet med veistrekningen i 25–30 år.

Det settes av om lag 2 000 mill. kr til OPS-prosjektet rv. 555 Sotrasambandet i Vestland og E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark. I Prop. 41 S (2017–2018) *Gjennomføring av rv. 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering*, jf. Innst. 270 S (2017–2018), og Prop. 101 (2020–2021) *Gjennomføring av E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering*, jf. Innst. 380 S (2020–2021), er det lagt til grunn at statens bidrag til de to prosjektene i anleggsperioden settes på en ikke rentebærende konto i Norges Bank frem til milepælsutbetaling til OPS-selskapene.

For OPS-prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt er det i anskaffelsesprosessen vurdert muligheten for enkelte justeringer i finansieringsmodellen, innenfor rammene gitt i Prop. 101 S (2020–2021). Det vises til omtale under *Nærmere om investeringsprogrammet*. Det prioriteres i tillegg midler til å videreføre forberedende arbeider på prosjektet i Nordland og Troms og Finnmark over post 30 Riksveiinvesteringer.

For kontraktsfestet statlig vederlag til OPS-strekningene E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag,

E39 Lyngdal–Flekkefjord i Agder og E18 Grimstad–Kristiansand i Agder, settes det av om lag 1 000 mill. kr. Det legges til grunn både statlige midler og bompenger til vederlag til OPS-selskapet for rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet. I tillegg er det satt av midler til å sluttføre oppgraderingen av fem tunneler på strekningen E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag.

Post 30 Riksveiinvesteringer

Det foreslås bevilget 10 155,5 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn om lag 3 800 mill. kr i ekstern finansiering.

Faktisk prisvekst i anleggsmarkedet har i 2022 vært langt høyere enn forutsatt. Dette har medført at det økonomiske handlingsrommet innenfor Statens vegvesens budsjettrammer er redusert. Det er en risiko for at denne trenden vil videreføres, noe som vil påvirke Statens vegvesens økonomiske handlingsrom også i 2023. Det legges opp til å videreføre rasjonell anleggsdrift i allerede igangsatte prosjekter.

De økonomiske rammene til riksveiinvesteringer innebærer at det i liten grad er rom for at Statens vegvesen kan starte opp nye store prosjekter i 2023. I tillegg må etatens planleggingsaktivitet i 2023 og i etterfølgende år tilpasses at det er begrenset rom for vekst sammenliknet med det som lå til grunn i Nasjonal transportplan 2022–2033. Konsekvensen av dette er at Statens vegvesen må vurdere sin bemanning knyttet til rollen som byggherre. Videre må Statens vegvesen sikre at etaten beholder kritisk kompetanse samtidig som at den er dimensjonert rett for oppgavene de kommende årene. Intern fleksibilitet i bemanning er avgjørende, både organisatorisk og geografisk.

Tabell 5.5 viser anslått fordeling av forslaget til bevilgninger på posten.

Tabell 5.5 Anslått fordeling av riksveiinvesteringer for Statens vegvesen

	Mill. kr
Porteføljen	5 300
Mindre investeringstiltak[1]	4 100
Byvekstavtaler[1]	750
Sum post 30	10 150

[1] Grunnlag for beregning av fullmakt til å forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, er fratrukket mindre investeringstiltak som allerede har fastsatt kostnadsramme. Grunnlaget for beregning av fullmakt er om lag 3 850 mill. kr.

Følgende prosjekter med kostnad over 1 mrd. kr er ventet åpnet for trafikk i 2023:

- E39 Kristianborg–Bergen sentrum (Sykkelstamveien) i Vestland
- E69 Skarvbergtunnelen i Troms og Finnmark.

Porteføljen

Porteføljen består av store prosjekter med prognose for sluttkostnad over 1 mrd. kr, inkl. utgifter til planlegging av disse prosjektene. Disse prosjektene omtales særskilt under *Nærmere om investeringsprogrammet*. Unntaket er prosjekter som inngår under Byvekstavtaler.

Statens vegvesen la våren 2022 for første gang frem sitt forslag til rekkefølge for gjennomføring av de store prosjektene i Nasjonal transportplan 2022–2033 (porteføljeprioritering).

I 2023 vil midlene til porteføljen i hovedsak brukes til å følge opp allerede vedtatte prosjekter.

I 2023 settes det også av midler på Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett for å sikre at prosjektet rv. 162 (Ring 1) ombygging av Hammersborg- og Vaterlandstunnelen, som er en del av utbyggingen av Nytt regjeringskvartal, kan bli klar for anleggsstart. Prosjektet utføres av Statens vegvesen, men er ikke en del av etatens portefølje. Det legges opp til anleggsstart i 2024, avhengig av Stortingets tilslutning til forslag om kostnadsramme, jf. også Prop. 1 S (2022–2023) for Kommunal- og distriktsdepartementet.

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

Mindre investeringstiltak

Mindre investeringstiltak består av resten av Statens vegvesens investeringsportefølje, dvs. mindre prosjekter med prognose for sluttkostnad under 1 mrd. kr og planlegging av disse prosjektene. Dette er i hovedsak tiltak som tidligere inngikk i programområdetiltak, Nasjonale turistveier og fornying av riksvei.

Store deler av rammen brukes til å videreføre allerede igangsatte prosjekter. Det er i tillegg funnet rom til en rekke nye mindre tiltak.

Gjennom Statens vegvesens utbedringsstrekninger legges det til rette for en trinnvis utvikling av utvalgte deler av riksveinettet. Denne gjennomføringsformen velges på deler av riksveinettet der det er mest hensiktsmessig å utvikle eksisterende infrastruktur, fremfor å bygge nytt. Innenfor rammen til Statens vegvesen videreføres arbeidene på en rekke utbedringsstrekninger. Dette gjelder bl.a. disse prosjektene:

- E16 i Valdres i Innlandet
- rv. 9 Setesdal i Agder
- rv. 41 Treungen–Vrådal i Vestfold og Telemark
- rv. 52 Hemsedal i Viken
- rv. 3 Østerdalen i Innlandet
- E6 Grong–Nordland grense i Trøndelag.

Det legges også opp til å starte opp arbeidet med nye delprosjekter på flere utbedringsstrekninger. Dette gjelder bl.a. disse prosjektene:
- rv. 70 i Møre og Romsdal
- rv. 80 i Nordland
- rv. 94 i Troms og Finnmark.

Statens vegvesen følger opp et omfattende program for punktvise utbedringer på riksveinettet, f.eks. bruer og ferjekaier samt andre tiltak for å øke fremkommeligheten.

Videre prioriteres tiltak som gir bedret fremkommelighet og bedre sikkerhet for gående og syklende utenfor byområdene.

Satsingen på målrettede trafikksikkerhetstiltak videreføres, og det vil i 2023 bli gjennomført en rekke tiltak på riksveinettet, f.eks. tiltak for å forhindre utforkjøringer og møteulykker.

Satsingen på Nasjonale turistveier videreføres i 2023, og flere større og mindre tiltak ventes å bli ferdige og tilgjengelige for trafikantene i 2023.

Innenfor skredsikring videreføres en rekke allerede igangsatte tiltak, bl.a. E69 Skarvbergtunnelen i Troms og Finnmark. Det er også funnet rom for flere nye mindre skredtiltak.

Tunnelutbedringsprogrammet

I 2023 videreføres satsingen på tunnelutbedringsprogrammet. Det prioriteres i hovedsak midler til å videreføre allerede igangsatte prosjekter.

For å ivareta kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene videreføres arbeidet med å utbedre tunneler lengre enn 500 meter. Dette er nødvendig for å ivareta både fremkommeligheten og trafikksikkerheten i disse tunnelene. Med budsjettforslaget vil åtte tunneler som ligger på den norske delen av det transeuropeiske veinettverket (TEN-T-veinettet), bli utbedret i 2023. Det gjenstår da å oppgradere 16 tunneler på dette veinettet etter 2023. Videre er det lagt til grunn at 20 andre tunneler på dette veinettet over tid skal erstattes med nye veistrekninger, og disse oppgraderes derfor ikke. Dette gjelder tunneler på fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle og E16 Hylland–Slæen i Vestland samt E6 Megården–Mørsvikbotn i Nordland. Det pågår arbeid med forberedelser av prosjektene, med sikte på anleggsstart etter 2023.

Med budsjettforslaget vil det i 2023 være satt i gang utbedring eller forberedende arbeider i de fleste av tunnelene på TEN-T-veinettet som i henhold til tunnelsikkerhetsdirektivet skal oppgraderes. Det gjenstår imidlertid å avklare videre fremdrift for arbeidene med utbedringene av E39 Fløyfjellstunnelen og E39 Eidsvågtunnelen i Vestland. For disse tunnelene pågår det arbeid med å avklare grensesnitt mot andre tiltak i Bergen, i hovedsak utbyggingen av Bybanen mot Åsane. Behovet for å utbedre eksisterende Fløyfjellstunnel og Eidsvågtunnel vil avklares nærmere i det videre planarbeidet. Videre vil utbedringen av E39 Lotetunnelen i Vestland trolig bli utsatt fordi det er avdekket behov for mer omfattende tiltak enn opprinnelig lagt til grunn.

Ettersom gjennomføringen av tiltak i tunneler på TEN-T-veinettet prioriteres for å oppfylle krav i EUs tunnelsikkerhetsdirektiv, er det i 2023 kun funnet rom for å utbedre enkelte tunneler på det øvrige riksveinettet. Prioriteringen av tiltak i disse tunnelene vurderes i forbindelse med den årlige rulleringen av Statens vegvesens plan for å følge opp Nasjonal transportplan 2022–2033.

Byvekstavtaler

Byvekstavtaler består av mindre investeringer i gang-, sykkel- og kollektivtiltak som bygger opp under nullvekstmålet.

Midlene blir brukt til riksveitiltak i byområder der det er inngått byvekstavtaler. I 2023 vil innsatsen i hovedsak være knyttet til å bygge sammenhengende sykkelveinett i flere byområder. I tillegg vil det bli gjennomført enkelte tiltak for bedret fremkommelighet for kollektivtransporten. Midlene vil bli brukt til prosjekter som er satt i gang før 2023.

Det vises til byomtalene under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Det foreslås bevilget 414 mill. kr.

I tråd med St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*, ble det innført en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene fra 2010. For årene 2010–2014 var den årlige lånerammen på 2 000 mill. kr, mens den for årene 2015–2017 var på 3 000 mill. kr. Det foreslås ikke ny låneramme for 2023.

Det årlige behovet for bevilgninger avhenger av rentenivået. I 2023 er det lagt til grunn en renteforutsetning for kompensasjonen på 3,0 pst. På bakgrunn av forutsetninger for ordningen og lånetilsagn gitt for årene 2010–2017 på totalt 19 mrd. kr, innebærer gjeldende rentenivå en ramme på 414 mill. kr i 2023.

Tabell 5.6 viser den fylkesvise fordelingen av beløpene for rentekompensasjonen.

Tabell 5.6 Fylkesfordeling av rentekompensasjon

(i 1 000 kr)

Fylke	Rente-kompensasjon for 2023
Viken	68 968
Oslo	25 396
Innlandet	43 249
Vestfold og Telemark	31 307
Agder	26 940
Rogaland	28 971
Vestland	56 842
Møre og Romsdal	25 922
Trøndelag	44 673
Nordland	30 370
Troms og Finnmark	31 362
Sum	414 000

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Det foreslås bevilget 21 mill. kr.

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* ble tilskuddsordningen som rettes mot flaskehalser for tømmervogntog på fylkesveinettet, videreført. Midlene skal bidra til en funksjonell og effektiv tømmertransport gjennom å forsterke bruer på fylkesvei som ikke tåler 60 tonn totalvekt.

I 2019 ble det i samarbeid med fylkeskommunene og skog- og trenæringen besluttet et program for bruer på fylkesvei med behov for utbedringer de nærmeste årene. Det fastsatte programmet vil bli lagt til grunn for tilskudd også i 2023. Hvilke av de gjenværende prosjektene som tildeles tilskudd for 2023, vil besluttes i løpet av 2022.

Ordningen vil bli evaluert etter 2023. Statens vegvesen har satt krav til rapportering for de fylkeskommunene som mottar tilskudd. Som dokumentasjon på at midlene er brukt i henhold til formålet kreves revisorgodkjent sluttrapport som følger prinsippet om forenklet rapportering og kontroll.

I 2021 ble det gitt tilskudd til ni bruprosjekter, hvorav ett ble ferdigstilt i løpet av året.

Post 65 Tilskudd til fylkesveier

Det foreslås bevilget 389,6 mill. kr.

Posten ble opprettet for å styrke transportårene på fylkesvei for fiske- og havbruksnæringen. Det er i 2023 behov for om lag 6 mill. kr til å dekke utgifter til tilsagn som er gitt for denne type prosjekter. Det tildeles ikke nye tilskudd under denne delen av tilskuddsordningen.

I 2022 ble det opprettet et nytt tilskudd under posten rettet mot vedlikehold, fornying og utbedring av fylkesveiene, og 383,6 mill. kr vil gå til den nye tilskuddsordningen. Midlene fordeles mellom fylkeskommunene med utgangspunkt i vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet. Det er samme fordeling som i dag blir brukt i fordeling av midlene til opprusting og fornying over tabell C i rammetilskuddet til fylkeskommuner. Forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner og/eller viktige næringsveier skal være kriterier for fylkeskommunenes prioriteringer. Det er ikke en søknadsbasert ordning, men fylkeskommunene skal innenfor disse kriteriene selv prioritere tiltak. Fylkeskommunen skal etter årets slutt legge frem dokumentasjon på at midlene er brukt i samsvar med forutsetningene. Som i 2022 legges det opp til forenklet rapportering og kontroll med ordningen. Dette skal gi minst mulig administrasjon for søker og forvalter av tilskuddsordningen, jf. Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet.

Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer

Det foreslås bevilget 22,1 mill. kr.

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* ble økt trafikksikkerhet for barn og unge prioritert gjennom *Barnas transportplan* for perioden 2022–2027. Sentralt i denne satsingen er tilskuddsordningen som retter seg mot tryggere skoleveier og nærmiljøer. Formålet med tilskuddsordningen er å bedre trafikksikkerheten for barn og unge gjennom å stimulere til lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer.

Tilskudd gis til kommuner etter søknad. Ordningen omfatter fysiske tiltak og tiltak rettet mot trafikanter. Tilrettelegging for sikker gåing og sykling til og fra skolen vektlegges. For tiltak som krever reguleringsplan, må det foreligge godkjent reguleringsplan innen søknadsfristen. Dersom tilskuddet det søkes om inngår i etablering av *Hjertesone* rundt skoler, må det foreligge en trafikksikkerhetsplan for den aktuelle skolen, som viser at tiltaket er en del av en helhetlig plan. Drift og vedlikehold av veiinfrastruktur omfattes ikke av ordningen.

Tilskuddsordningen ble opprettet i 2022. Statens vegvesen forvalter ordningen. Det vises til Prop. 1 S (2021–2022) der ordningen er nærmere beskrevet. Det er der omtalt at erfaringer fra første år vil kunne medføre noen justeringer. Med bakgrunn i dette vil det bli en sterkere vektlegging av fysiske tiltak. Videre vil tiltak som kan gjennomføres i tilsagnsåret, bli prioritert. Det stilles ikke krav til kommunale egenandeler, men en egenandel på minimum 50 pst. fra søker vil kunne telle positivt ved tildeling av tilskudd, i tråd med formålet om å stimulere til lokalt arbeid. I søknaden må kommunen opplyse om kommunen eller andre vil bidra til å finansiere tiltaket.

Som i 2022 legges det opp til forenklet rapportering og kontroll med ordningen, slik at administrative byrder minimeres for søker og forvalter. Det er behov for å sikre at midlene er brukt i samsvar med de krav som er stilt. Mottakere må derfor levere sluttdokumentasjon som viser at tiltaket er gjennomført samt regnskapsdokumentasjon, jf. omtale i Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet.

Post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften

Det foreslås bevilget 2 861,6 mill. kr.

I 2023 videreføres i stor grad rutetilbudet fra 2022. Innenfor rammen blir det prioritert å øke fra en til to ferjer i helårsdrift på E6 Bognes–Skarberget når drift i henhold til ny kontrakt starter opp 1. desember 2022.

I Hurdalsplattformen er målsettingen å halvere takstene i ferjedriften i fireårsperioden 2021–2025. Takstene er i 2022 redusert med 30 pst. sammenliknet med takstene 1. januar 2021. Regjeringen foreslår nå at det settes av midler som vil gjøre det mulig fra 16. august 2023 å redusere takstene med ytterligere 20 prosentpoeng, til 50 pst. under takstnivået 1. januar 2021. Målsettingen i Hurdalsplattformen om å halvere takstene i ferjedriften i fireårsperioden 2021–2025 vil dermed være gjennomført.

Regjeringen har også som mål å innføre en ordning med gratis ferjer til øyer og andre samfunn uten veiforbindelse til fastlandet, og å gjøre alle ferjesamband med under 100 000 passasjerer årlig gratis. Fra 1. juli i 2022 er det bevilget midler som legger til rette for å innføre gratis ferjer i trafikksvake samband, jf. Prop. 115 S (2021–2022) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2022* og Innst. 450 S (2021–2022). Nå foreslås det å sette av midler som vil gjøre det mulig fra 16. august 2023 å innføre gratis ferjer til øyer og andre samfunn uten veiforbindelse til fastlandet, dvs. i ferjesamband som ikke var omfattet av tiltaket i 2022. Med dette tiltaket vil målsettingen i Hurdalsplattformen om gratis ferje til øyer og andre samfunn uten veiforbindelse til fastlandet og å gjøre alle ferjesamband med under 100 000 passasjerer årlig gratis, være oppfylt. Samlet vil forslagene til tiltak svekke budsjettet med om lag 390 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett for 2022.

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* legges det til grunn at riksveiferjekontraktene skal bidra til et kostnadseffektivt ferjetilbud med økt samfunnsnytte, og oppnåelse av det overordnede målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem. Statens vegvesen har i prosjektet *Digitalisering og automatisering i ferjedriften* startet å utvikle tiltak som skal bidra til å effektivisere ferjedriften, parallelt med å legge til rette for at regelverk innenfor området blir utviklet. Siden tidlig i 2021 har det vært gjennomført ulike former for markedsdialog med den maritime næringen og avklaring med regelverksaktører. For å bidra til raskere utvikling, testing og idriftsetting av ny teknologi blir det sett på muligheten for å innføre krav for automatisert drift i kommende kontrakt for drift av E39 Lavik–Oppedal. Denne teknologien har et potensial for betydelig kostnadsbesparelse både innen ferjedriften og for maritim næring generelt.

I det samme prosjektet utarbeides nye systemer for automatisk overføring av data fra ferjer til oppdragsgiver, noe som reduserer manuelle arbeidsoppgaver og gir økt datakvalitet. Disse løsningene kan på sikt også bidra til at Statens vegvesen eller eksterne aktører kan lage løsninger som gir trafikanter en mer forutsigbar fremkommelighet ved å ha tilgang til mer og bedre data om ferjesambandene i sanntid.

I 2022 vedtok Stortinget nødvendige lovendringer for å kunne videreføre billetteringsløsningene som ble innført som følge av koronapandemien, jf. Prop. 116 L (2021–2022) *Endringer i yrkestransportlova (behandling av personopplysnin-*

ger) og Innst. 453 L (2021–2022). Lovendringen gir bl.a. hjemmel til å registrere personopplysninger om alle reisende i forbindelse med billettering på ferje. I tillegg legger endringen til rette for at Statens vegvesen og fylkeskommunene kan bruke elektroniske systemer for å kreve inn betaling for ferjereiser i stedet for manuell betaling. Statens vegvesen skal vurdere, og ev. foreslå endringer i forskrift for å tydeliggjøre og regulere flere forhold ved lovendringen.

Anslaget for billettinntekter på kap. 4320 Statens vegvesen, post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften, er usikkert. Det foreslås derfor en merinntektsfullmakt, slik at bevilgningen på kap. 1320, post 72 kan overskrides mot tilsvarende merinntekter på inntektsposten, jf. forslag til romertallsvedtak.

Samferdselsdepartementet foreslår å endre rammene i fullmakten til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret i riksveiferjedriften. Det foreslås å redusere den samlede rammen for gamle og nye forpliktelser fra 20 980 mill. kr til 19 500 mill. kr samt å øke rammen for forpliktelser som forfaller hvert år fra 3 000 mill. kr til 3 200 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Innfasing av ferjer med nullutslippsteknologi

Siden 2015 har Stortinget bedt regjeringen om å sørge for at alle kommende ferjeanbud har krav til null- eller lavutslippsteknologi når teknologien tilsier det. På bakgrunn av dette har det over tid blitt stilt krav om null- eller lavutslippsteknologi i alle anbud i riksveiferjedriften

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* og Prop. 1 S (2020–2021) ble det lagt til grunn at det i løpet av 2021 ville være nærmere 80 ferjer med batteri i drift på norske ferjesamband. Det var beregnet at CO_2-utslippene skulle bli halvert sammenliknet med nivået i 2015. På grunn av forsinkelser på verft som følge av koronapandemien, er innfasing av fartøy med nullutslippsteknologi noe forsinket. 1. januar 2022 var det nærmere 60 ferjer med nullutslippsteknologi i drift på riks- og fylkesveiferjesambandene. Mot slutten av 2022 er det forventet at halvparten av de 43 hovedfartøyene i riksveiferjedriften vil bruke batteri eller hydrogen som energibærere (i ordinær drift). 1. januar 2022 var det om lag 40 fartøy i fylkesveiferjedriften som hadde batteri som primær energibærer.

Den hydrogen-elektriske ferja M/F Hydra er levert og godkjent for bruk til drift på sambandet Hjelmeland–Nesvik–Skipavik. Ferjen er satt i drift på sambandet. Den bruker strøm til fremdrift og biodiesel som reserveløsning. Selve hydrogensystemet er forsinket på grunn av koronapandemien, og ferja med tilhørende hydrogensystem kan ikke godkjennes før hydrogensystemet er montert. Det er forventet at fremdriftssystemet blir levert høsten 2022, slik at test og godkjenning vil skje mot slutten av året.

Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Det foreslås å bevilge 647,7 mill. kr.

Det foreslås 597,7 mill. kr til å videreføre den opprinnelige tilskuddsordningen fra 2017. Denne gjelder bompengeprosjekter som er utenfor de områdene/byene som mottar tilskudd over kap. 1332 Transport i byområder mv., post 66 Tilskudd til byområder. Ordningen gjelder for prosjekter der bompengeopplegget ble lagt frem for Stortinget før utgangen av 2016. I tillegg omfattes prosjektet E39 Rogfast, jf. Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland*. Tilskuddsordningen innebærer at bompengetakstene er om lag 10 pst. lavere i de aktuelle prosjektene enn de ellers ville vært.

Til sammen har 42 prosjekter fått tilsagn om tilskudd i den opprinnelige ordningen. Ni av disse er nå avviklet. Ved utgangen av 2023 er det ventet at det gjenstår å starte bompengeinnkrevingen i prosjektene E16 Bjørum–Skaret i Viken og E39 Rogfast i Rogaland. Det vises til *Nærmere om investeringsprogrammet* for omtale av disse.

Videre settes det av 50 mill. kr for å videreføre fritak i innkreving på sideveisbommer i prosjektet E6 Kolomoen–Moelv i Innlandet i 2023. Prosjektet har i 2021 og 2022 fått tilskudd for å dekke inn reduserte bompengeinntekter på grunn av midlertidig stans i innkrevingen i sideveisbommer. Regjeringen foreslår å videreføre dette tilskuddet også i 2023.

Kap. 4320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
01	Salgsinntekter m.m.	306 625	167 300	172 300
02	Diverse gebyrer	546 840	484 800	450 000
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	113 081	122 100	125 800
04	Billettinntekter fra riksveiferjedriften		770 800	689 900
	Sum kap. 4320	966 546	1 545 000	1 438 000

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettert med inntekter på 172,3 mill. kr.

Omfanget av oppgaver og aktiviteter som Statens vegvesen har ansvaret for, bl.a. salg av tjenester til fylkeskommuner, vil variere over tid. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til inntektene. De største inntektskildene er salg av tjenester innenfor bl.a. laboratorietjenester, grunnboring og IT til fylkeskommunene, husleie/leieinntekter og eiendomssalg, salg av kjennemerker og personlige bilskilt samt følgetransport.

Salg av tjenester til fylkeskommunene ble opprettet som en overgangsordning for å avvikle sams veiadministrasjon ved inngangen til 2020. Ordningen videreføres ut 2023.

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

Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettert med inntekter på 450 mill. kr.

Etterspørselen etter de gebyrbelagte tjenestene på trafikant- og kjøretøyområdet har økt de senere årene og gir økte inntekter. Utviklingen av nettbaserte selvbetjeningsløsninger videreføres i 2023. Det ventes at inntektene i årene fremover vil gå ned på grunn av økt bruk av selvbetjeningsløsninger med lavere gebyrsatser.

I Prop. 1 S (2021–2022) ble det lagt opp til at gebyrsatsene for flere av gebyrene på trafikant- og kjøretøyområdet skulle justeres til kostnadsriktig nivå, men at det gjensto noen. Gebyrene som ikke ble justert til kostnadsriktig nivå, hadde en samlet beregnet overprising på om lag 64 mill. kr. Dette omfattet gebyrer for dagprøvekjennemerker, påskiltingsgebyr og typegodkjenning samt utstedelse av førerkort og andre rettighetsbevis.

Gebyrsatsene for utstedelse av førerkort og andre rettighetsbevis ble feilaktig nedjustert til kostnadsriktig nivå med virkning fra 2022, jf. orientering i Prop. 117 S (2021–2022) *Finansiering av prosjektet fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen i Bamble kommune i Vestfold og Telemark fylke og orientering om andre saker*. Gebyrsatsene videreføres på kostnadsriktig nivå i 2023. For den enkelte bruker innebærer dette at prisen på utstedelse av førerkort, ADR-kompetansebevis og yrkessjåførkompetansebevis er redusert fra 340 til 210 kr. For brukere som betaler via internett, er satsen redusert fra 160 kr til 90 kr. Utstedelse av sjåførkort (digital fartsskriver) er redusert fra 820 kr til 300 kr, og fra 380 kr til 270 kr ved selvbetjening via internett. Utstedelse av fellesskapsløyver hoveddokument er redusert fra 4 280 til 3 820 kr.

Det vil i løpet av det nærmeste året komme endringer både i regelverk og systemer som vil ha betydning for beregning av kostnadsriktig nivå for dagprøvekjennemerker, påskiltingsgebyr og typegodkjenning. Kostnadsriktig nivå for disse tre gebyrene vil derfor bli vurdert endelig som del av dette arbeidet.

Gebyrene justeres ellers i henhold til den generelle prisstigningen.

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

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Det foreslås budsjettert med inntekter på 125,8 mill. kr.

Inntektene dekker utbedring av skader som kjøretøy har påført bl.a. veiutstyr og som betales av forsikringsselskapene. Omfanget av for-

sikringsskader er vanskelig å anslå og varierer fra år til år.

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

Post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften

Det foreslås budsjettert med inntekter på 689,9 mill. kr.

Posten gjelder budsjetterte billettinntekter i kontrakter der Statens vegvesen bærer inntektsrisikoen.

Inntektsanslaget er redusert sammenliknet med saldert budsjett 2022 fordi regjeringen foreslår å utvide ordningene med gratis ferjer og å redusere ferjetakster på riks- og fylkesvegferjene, jf. omtale under kap. 1320, post 72.

Billettinntektene påvirkes av trafikkvolum, rabattandeler, andel nullutslippskjøretøy mm., og ikke kun av årlig takstendring. I tillegg til usikkerhet knyttet til faktorene som normalt påvirker billettinntektene, gir langsiktige ettervirkninger av koronapandemien usikkerhet om endring i trafikk, og dermed inntektsnivået.

For å sikre korrekt innkreving av billettinntektene vil Statens vegvesen fortsette å prioritere oppfølging av forhold knyttet til billettering og kontroll av trafikkinntektene.

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

Kap. 1321 Nye Veier AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
70	Tilskudd til Nye Veier AS	5 785 100	5 935 500	6 103 100
71	Tilskudd til særskilte infrastrukturprosjekter		500 000	
	Sum kap. 1321	5 785 100	6 435 500	6 103 100

Det overordnede målet for Nye Veier AS er å oppnå høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de veiprosjektene som selskapet har fått ansvaret for. Dette målet ivaretas i alle faser av prosjektene og i prioriteringen av disse. Raskere utbygging, lavere kostnader, økt nytte og sikker utbygging av trafikksikre veier er viktige langsiktige indikatorer på om selskapet lykkes med sitt oppdrag.

Selskapet har beregnet reduserte kostnader og økt nytte på til sammen 33,5 mrd. kr for selskapets nåværende portefølje, hvorav 10,2 mrd. kr er økt nytte for samfunnet, og 23,3 mrd. kr er reduserte kostnader, sammenliknet med beregninger som forelå da selskapet overtok porteføljen. Endringer i forutsetninger i modellen for samfunnsøkonomisk analyse gjør at nytte-tallene ikke er direkte sammenliknbare fra år til år.

Nye Veier har et mål om å redusere kostnadene i prosjektene med 20 pst., målt opp mot 2016-estimatene for strekningene i oppstartsporteføljen. For strekningene som er åpnet og ferdigstilt frem til og med 2021, er det oppnådd en kostnadsbesparelse på i overkant av 16 pst. Nye Veier skal også realisere økt nytte for trafikantene i prosjektene. Dette løses ved kortere traséer, mer kostnadseffektive løsninger, redusert reisetid og økt trafikksikkerhet.

Selskapets prioriteringsmodell fører til konkurranse mellom prosjektene, ikke bare for å redusere utbyggingskostnadene, men også for å øke nytten. Gjennom dette arbeidet har selskapet identifisert store muligheter til kostnadsbesparelser som brukes til forsert gjennomføring av andre deler av utbyggingsporteføljen.

Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss (fellesprosjektet)

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss ble i 2021, under regjeringen Solberg, overført til Nye Veier AS fra Bane NOR SF, jf. Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* og Innst. 653 S (2020–2021) samt Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021* og Innst. 600 S (2020–2021).

Nye Veier har arbeidet godt med å optimalisere nytten og redusere utbyggingskostnader både for vei- og banedelen etter at de overtok pro-

sjektet. Som følge av stramme økonomiske rammer, at fordelene ved fellesprosjektet er mindre enn først antatt og at det er viktig å samle jernbanekompetansen, mener likevel regjeringen at det er riktig å tilbakeføre Ringeriksbanen til Bane NOR og stanse videre planlegging av fellesprosjektet.

Veidelen av prosjektet, strekningen Skaret–Høgkastet–Hønefoss, overføres som et eget veiprosjekt til Nye Veiers ordinære portefølje og forutsettes dekket innenfor Nye Veiers ordinære årlige tilskudd og bompenger. Overføringen av prosjektet innebærer ikke en utvidelse av Nye Veiers periode for de årlige tilskuddene som i Nasjonal transportplan 2022–2033 er forutsatt å strekke seg frem til 2041. E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss vil inngå i Nye Veiers porteføljeprioritering på linje med øvrige prosjekter og strekninger. Regjeringen vil frem mot neste Nasjonal transportplan ha dialog med Nye Veier om hvilke konsekvenser overføringen av veidelen av fellesprosjektet til den ordinære porteføljen vil ha for gjennomføringen av selskapets samlede portefølje.

Post 70 Tilskudd til Nye Veier AS

Det foreslås bevilget 6 103,1 mill. kr.

Forslaget er i tråd med føringer fra Prop. 1 S (2015–2016) for Samferdselsdepartementet om et langsiktig bevilgningsnivå på 5 mrd. 2016-kr fra og med statsbudsjettet for 2018, jf. Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Det foreslås å videreføre fullmakten til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier for fremtidige budsjettår, jf. forslag til romertallsvedtak.

Bevilgningen gjelder vederlag til Nye Veier i henhold til avtaler med Samferdselsdepartementet, bl.a. til planlegging og annet forberedende arbeid, utbygging av veier og drift og vedlikehold av veier selskapet har bygd ut. Aktiviteten i Nye Veier reguleres i inngåtte avtaler med Samferdselsdepartementet. Selskapets finansieringskilder er tilskudd over statsbudsjettet og bompenger. I 2023 er det foreløpig lagt opp til anleggsstart for prosjektene:

- E6 Ulsberg–Melhus i Trøndelag (delprosjektet E6 Berkåk–Vindåsliene)
- E6 Moelv–Øyer i Innlandet (delprosjektet E6 Storhove–Øyer)
- E6 Sørelva–Borkamo i Nordland
- rv. 13 Skare–Sogndal i Rogaland og Vestland (mindre utbedringstiltak)
- E136 Dombås–Vestnes i Innlandet og Møre og Romsdal (mindre utbedringstiltak).

I tillegg vil selskapet fortsette med utbyggingsaktivitet på prosjektene:

- E6 Kvænangsfjellet i Troms og Finnmark
- E6 Ranheim–Åsen i Trøndelag (delprosjekter E6 Kvithammer–Åsen og E6 Ranheim–Værnes)
- E18 Langangen–Bamble i Vestfold og Telemark (delprosjektet E18 Langangen–Rugtvedt)
- E39 Kristiansand–Røyskår i Agder (delprosjektet E39 Herdal–Røyskår).

I tråd med dette legger Nye Veier opp til at det vil kunne bli inngått veiutbyggingsavtale for hele eller deler av strekningene E6 Sørelva–Borkamo i Nordland, E136 Dombås–Vestnes i Innlandet og Møre og Romsdal og rv. 13 Skare–Sogndal i Rogaland og Vestland vinteren 2022/2023.

Samferdselsdepartementet har siden 1. januar 2016 inngått utbyggingsavtaler med Nye Veier med samlet forventet utbyggingskostnad på 111 mrd. 2022-kr. For disse utbyggingsavtalene er det gjennom egne fremlegg til Stortinget lagt til grunn et samlet bompengebidrag på 43,5 mrd. 2022-kr.

Det vises til *Nærmere om investeringsprogrammet* for omtale av de enkelte prosjektene.

Prosjekter under planlegging

Nye Veier er i gang med å utvikle prosjektene i oppstartsporteføljen og tilleggsporteføljen gitt gjennom Stortingets behandling av Prop. 110 S (2018–2019) *Nokre saker om veg, jernbane og post*, jf. Innst. 416 S (2018–2019). Videre er selskapet i gang med å utvikle prosjektene i porteføljeutvidelsen, jf. Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* og Innst. 653 S (2020–2021).

Frem til Nye Veier prioriterer prosjektene for utbygging, arbeider selskapet for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten på enkeltprosjektene og for den samlede prosjektporteføljen. Dette gjøres hovedsakelig ved å se nærmere på hva prosjektet skal løse, vurdere prosjektinnhold, muligheter for bedre måloppnåelse, økt nytte og reduserte kostnader. Prosjektutviklingen og det formelle planarbeidet etter plan- og bygningsloven gjøres i tett dialog med berørte kommuner og fylkeskommuner. Selskapet vektlegger bl.a. hensynet til klima, miljø og dyrket mark tungt i prosjektutviklingen og planprosessene. Nye Veier følger Statens vegvesens veinormaler og håndbøker for konsekvensanalyser, der bl.a. virkninger på miljø, areal og naturmangfold vurderes og vektes.

I 2023 er det foreløpig lagt opp til planleggingsaktivitet for prosjektene:

- E18 Dørdal–Grimstad i Vestfold og Telemark og Agder (delprosjektet E18 Tvedestrand–Bamble)
- E16 Kongsvinger–E6 i Innlandet og Viken
- E6 Øyer–Otta i Innlandet
- E18/E39 Ytre ringvei for Kristiansand i Agder
- E39 Lyngdal vest–Ålgård i Agder og Rogaland
- E6 Ulsberg–Melhus i Trøndelag (delprosjektene Nedgård–Berkåk, Korporalsbrua–Gyllan og Gyllan–Kvål)
- Rv. 13 Skare–Sogndal i Rogaland og Vestland
- E136 Dombås–Vestnes i Innlandet og Møre og Romsdal
- E6 Moelv–Øyer i Innlandet (delprosjektet E6 Moelv–Roterud).

For øvrig utbyggingsportefølje gjennomfører Nye Veier analyser av prosjektene. Dette arbeidet bygger i hovedsak på planmaterialet overtatt fra Statens vegvesen etter utvidelsen av porteføljen høsten 2021.

Det vises til *Nærmere om investeringsprogrammet* for omtale av de enkelte prosjektene.

Drift og vedlikehold

Nye Veier drifter og vedlikeholder totalt 120 km med riksvei som selskapet har bygd. Det er strekningene:

- E18 Tvedestrand–Arendal i Agder
- E18 Langangen–Dørdal (delprosjektet E18 Rugtvedt–Dørdal) i Vestfold og Telemark
- E6 Kolomoen–Moelv (delprosjekter E6 Kolomoen–Kåterud, E6 Kåterud–Brumunddal og E6 Brumunddal–Moelv) i Innlandet
- E39 Kristiansand–Røyskår (delprosjektet E39 Mandal Øst–Mandal by) i Agder
- E6 Ulsberg–Melhus (delprosjektet E6 Kvål–Melhus) i Trøndelag
- E39 Kristiansand–Røyskår (delprosjektet E39 Kristiansand Vest–Mandal-Øst) i Agder.

Nye Veiers arbeid med drift og vedlikehold har frem til i dag hovedsakelig vært knyttet til veidrift da selskapet kun har hatt nybygde veistrekninger i sin portefølje med lite vedlikeholdsbehov. Det er dialog mellom selskapet og Statens vegvesen om drift og vedlikehold på strekningene som er omfattet av porteføljeutvidelsen i Nasjonal transportplan 2022–2033. Driften utføres gjennom en landsdekkende driftskontrakt hvor driftsentreprenøren har totalansvar for utførelsen. Driftskontrakten er i større grad enn tidligere en funksjonskontrakt der driftsentreprenøren bl.a. gjennom oppetidsmålinger får betalt for åpen og tilgjengelig vei. Forbedret risikodeling i kontrakt, bonus for åpen og tilgjengelig vei og innovasjonsmidler i kontrakten stimulerer til nytenkning og utvikling. Driftskontrakten belønner effektiv veidrift og kostnadseffektivitet, men uten at dette går på bekostning av trafikantenes behov for åpen og tilgjengelig vei.

Selskapet har anskaffet en drifts- og vedlikeholdsløsning som vil bidra til at selskapet får bedre oversikt og mer informasjon om dagens og fremtidens tilstand på selskapets anlegg, og derigjennom kan styre behovet for vedlikehold gitt anleggenes tilstand, eller etter en risikovurdering. Løsningen gir også selskapet mulighet til å bruke sensorer sammen med modeller for analyse og beslutninger.

Gjennom etableringen av det digitale driftssystemet har Nye Veier en løsning for å håndtere overgangen fra erfaringsbasert til tilstandsbasert og risikobasert forvaltning og styring av vedlikeholdet. Løsningen er lagt til rette for at selskapet kan legge inn eksisterende vei som det har fått ansvar for å utvikle etter Nasjonal transportplan 2022–2033. Nye Veier vil kartlegge og systematisere tilstanden på veiene med tilhørende anlegg og konstruksjoner, for deretter å sette et beløp for det utestående vedlikeholdsarbeid på vei, anlegg og konstruksjoner. Dette vil gi selskapet en oversikt over tilstanden på veien med kostnader, noe som igjen vil sette Nye Veier i stand til å planlegge fremtidig vedlikehold, f.eks. knyttet til risikovurderinger av tilstanden på de ulike anleggene/konstruksjonene.

Kap. 1323 Vegtilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
01	Driftsutgifter	19 457	19 178	19 400
	Sum kap. 1323	19 457	19 178	19 400

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 19,4 mill. kr til Vegtilsynet.

Hovedaktiviteten til Vegtilsynet er å føre tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier AS oppfyller krav til å ha og bruke tilstrekkelige og effektive styringssystemer for å ivareta sikkerheten i infrastrukturen på riksveinettet. I tillegg skal tilsynet være en pådriver for et sikkert og formålstjenlig veinett, foreslå endringer i regelverk, ta initiativ til FoU-arbeid og delta i internasjonalt arbeid som ligger opptil Vegtilsynets arbeidsområder.

Vegtilsynets tilsynsvirksomhet er risikobasert og prioriteres med utgangspunkt i etatens vurdering av de sikkerhetsmessige utfordringene i veisektoren, og der tilsynets innsats vil ha størst effekt. Formålet med arbeidet er å bedre sikkerheten på riksveinettet, til det beste for trafikantene, i tråd med nullvisjonen i Nasjonal transportplan 2022–2033 og nasjonalt fastsatte mål.

Vegtilsynet har også ansvar for å føre kontroll med Statens vegvesens og Norsk Rikskringkastings etterlevelse av Kommisjonsdelegert forordning 886/2013 om fremskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon og Kommisjonsdelegert forordning 962/2015 om tilgjengeliggjøring av sanntids vei- og trafikkinformasjonstjenester.

Videre har Vegtilsynet ansvar for å følge opp Statens havarikommisjons sikkerhetstilrådinger innen veisektoren.

Vegtilsynet har gjennom tidligere tilsyn sett at det er en utfordring at mange prosesser og rutiner hos Statens vegvesen er i endring, særlig etter regionreformen. Nye Veier er i kontinuerlig utvikling og porteføljen utvikler seg. Vegtilsynet vil i 2023 prioritere å følge med på at sikkerheten blir ivaretatt i disse endringsprosessene.

I dag fører ikke Vegtilsynet tilsyn med fylkeskommunal vei. For å bidra til et sikrere veinett skal tilsynet i 2023 være en pådriver for informasjons- og erfaringsdeling med fylkeskommunene.

Andre veisaker

Statens vegvesens og Nye Veiers arbeid for å motvirke useriøsitet og arbeidslivskriminalitet

Statens vegvesen har gjennom systematisk arbeid dokumentert hvordan useriøsitet og kriminalitet rammer bl.a. veitransportmarkedet og drifts-, vedlikeholds- og anleggsmarkedet. Det er gjennomført aksjoner og utredninger som belyser hvordan aktører systematisk utnytter fragmentert myndighetsansvar og reduserer oppdagelsesrisiko ved å handle på tvers av geografiske og organisatoriske grenser. Disse aktørenes handlinger forringer arbeidstakers rettigheter og påvirker konkurransevilkårene i bransjene. For å forebygge slik aktivitet må det innføres nye arbeidsformer og -metoder.

Innenfor rammen på kap. 1320 Statens vegvesen, post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn, er det prioritert 40 mill. kr til å følge opp regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. Ny kunnskap bidrar til målrettede tiltak for å forebygge og avdekke regelbrudd, slik at Statens vegvesens virkemidler kan brukes mer effektivt. Etaten vil videreutvikle kontroll- og tilsynsvirksomheten for enda bedre å kunne motvirke arbeidslivskriminalitet på veitrafikk- og veiområdet.

Statens vegvesen har også, i samarbeid med Bane NOR SF, opprettet et landsdekkende, tverretatlig samarbeidsforum mot arbeidslivskriminalitet i anleggsbransjen. Forumet er et diskusjons- og opplæringsforum, men også et operativt forum for å arbeide med konkrete saker. Samtlige fylkeskommuner, Nye Veier AS, Avinor AS, Statkraft, Oslo kommune og Forsvarsbygg deltar i forumet.

Arbeid med å avdekke organisert arbeidslivskriminalitet som begås av utenlandske selskaper, særlig innenfor vei- og transportområdet, er vanskelig. For å styrke innsatsen er det nødvendig å vurdere hjemmelsgrunnlag som knytter seg til å innhente data i utlandet og dele informasjon samt styrke samarbeidet mellom kontrollmyndigheter både nasjonalt og internasjonalt. Statens vegvesen har et nært samarbeid på området med andre

offentlige etater, bl.a. Skatt utland og A-krimsentrene.

Som stor offentlig innkjøper har Statens vegvesen et særlig ansvar for å motvirke arbeidslivskriminalitet i sin kontraktkjede. Gjennom mange av kontrollene som etaten gjennomfører, avdekkes bl.a. arbeidslivskriminalitet, og Statens vegvesen vurderer at det er et behov for kontinuerlig kontroll og oppfølging av aktører. For å øke informasjons- og erfaringsdeling må Statens vegvesen samarbeide med entreprenørene og andre byggherrer.

Statens vegvesen deltar også i tre-parts bransjeprogrammene for transport- og bilbransjen som skal bidra til seriøse og lovlige lønns- og arbeidsvilkår samt forbedre trafikksikkerhet og sørge for like konkurransevilkår.

Nye Veier arbeider målrettet for et seriøst arbeidsliv. Det er LO-koordinatorer i alle utbyggingsprosjektene, og selskapet stiller krav i henhold til de omforente seriøsitetsbestemmelsene, bl.a. krav til andel lærlinger (7 pst.), andel faglærte (50 pst.) og andel egne ansatte (25 pst.). Selskapets tydelige krav til bruk av faglærte arbeidere har effekt, bl.a. har det ført til at spanske myndigheter nå har bevilget penger til å få på plass en godkjenningsordning for faglærte arbeidere.

Bompenger

Bompenger utgjør en viktig del av finansieringen av veiprosjekter og bypakker i regi av fylkeskommunene, Statens vegvesen og Nye Veier AS.

I 2021 ble det stilt til disposisjon 5,1 mrd. kr i ekstern finansiering til tiltak på riksvei, 5,0 mrd. kr i bompenger og om lag 100 mill. kr i tilskudd fra offentlige aktører og private. Dette er noe lavere enn det som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2020–2021), og skyldes i hovedsak utsatt oppstart for enkelte av Nye Veiers prosjekter.

For 2022 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksvei å utgjøre 7,9 mrd. kr, der bompenger utgjør 7,4 mrd. kr. Dette er også noe lavere enn det som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2021–2022) av samme årsak som for 2021.

For 2023 ventes ekstern finansiering av tiltak på riksvei å utgjøre 10,8 mrd. kr. Av dette er 10,5 mrd. kr bompenger og 300 mill. kr forskudd av statlige midler i tråd med gjeldende fullmakter til prosjektet rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag.

Tabell 5.7 viser bompenger som er stilt til disposisjon i årene 2012–2021, prognoser for 2022 og anslag for 2023, fordelt på riks- og fylkesveier. I tillegg vises innbetalte bompenger totalt i årene 2012–2021 og prognose for 2022.

Tabell 5.7 Bompenger stilt til disposisjon for investeringer og totalt innbetalte bompenger

Mill. 2023-kr

År	Innbetalte bompenger – totalt[1]	Bompenger stilt til disposisjon på riksvei[2]	Bompenger stilt til disposisjon på fylkesvei (inkl. Oslo kommune)	Bompenger stilt til disposisjon – totalt
2012	9 573	9 170	5 906	15 076
2013	10 242	9 688	5 801	15 489
2014	10 549	10 705	5 555	16 259
2015	11 287	9 024	6 118	15 142
2016	11 570	8 500	4 023	12 523
2017	11 981	10 187	4 503	14 690
2018	12 155	9 267	5 273	14 540
2019	12 736	7 158	7 014	14 172
2020	12 300	8 698	5 583	14 281
2021	12 325	5 004	4 600	9 604
2022 Prognose	12 954	7 400	6 102	13 502
2023 Anslag		10 500	5 632	16 132

1 Anslag for 2023 foreligger ikke. Tallene for innbetalte bompenger fra trafikantene er basert på etterskuddsvis rapportering fra bompengeselskapene. Tall for 2021 er foreløpig tall basert på rapportering fra bompengeselskapene.

2 Inkl. tall for Nye Veier med 1 289 mill. kr i 2017, 859 mill. kr i 2018, 3 329 mill. kr i 2019, 5 584 mill. kr i 2020, 3 325 mill. kr i 2021, 4 075 mill. kr i 2022 og 7 000 mill. kr i 2023.

Av forutsatte bompenger til investeringstiltak på fylkeskommunalt ansvarsområde i 2023 er det lagt til grunn at om lag 3,1 mrd. kr går til kollektivtrafikktiltak. Av dette inngår bl.a. 280 mill. kr til Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen, 450 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren, 775 mill. kr til Fornebubanen i Oslo og Viken og 1,6 mrd. kr til øvrige investeringer i kollektivtrafikk i de fire byområdene med byvekstavtaler. Resterende beløp forutsettes brukt til øvrige fylkesveiprosjekter.

I tillegg til anslaget for bompenger stilt til disposisjon på fylkesvei på 5,6 mrd. kr i 2023 er det lagt opp til om lag 900 mill. kr til drift av kollektivtransport fra Oslopakke 3.

Innbetalte bompenger

Trafikantene betalte 12,3 mrd. kr i bompenger på riks- og fylkesveier i 2021. Dette er omtrent det samme som året før. Per 15. juli 2022 var 65 bompengeprosjekter enten i drift eller vedtatt. Siden 1. januar 2021 er det vedtatt åtte nye prosjekter. I 2021 ble innkrevingen avsluttet i ti prosjekter, og ved utgangen av juli 2022 var ytterligere ett prosjekt avviklet.

Veibruksavgift og bompenger

Av Hurdalsplattformen følger det at regjeringen vil innrette avgiftssystemet slik at det er rettferdig og bidrar til kutt i utslipp av klimagasser og utrede løsninger som kan erstatte bompenger i fremtiden.

Det vises til omtale i Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2021–2022), side 117. Skatteetaten og Statens vegvesen gjør på oppdrag fra Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet en konseptvalgutredning for fastsettelse og innkreving av veibruksavgift og bompenger. Utredningen skal avklare tekniske, organisatoriske, rettslige og økonomiske forhold ved et slikt system. Videre skal utredningen skissere mulige løsninger som både kan brukes til å fastsette og kreve inn veibruksavgift og bompenger som i større grad stiller trafikantene overfor priser som reflekterer samfunnskostnader og nytte av nye veier. Utredningen skal etter planen leveres i november

2022. Deretter skal det gjennomføres ekstern kvalitetssikring før videre utredning.

Statlig delgaranti for bompengelån på riksvei

I Prop. 1 S (2021–2022) ble det foreslått at staten på visse vilkår kunne stille delgaranti for nye bompengelån knyttet til riksveiprosjekter, og at det skulle arbeides videre med retningslinjer for ordningen, herunder kriterier for hvilke prosjekter som skal omfattes, og den faktiske andelen på den statlige delgarantien. Stortinget hadde ikke merknader til dette, jf. Meld. St. 4 (2021–2022) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2020–2021* og Innst. 141 S (2021–2022).

Det legges nå opp at fylkeskommuner som ønsker avlastning på sitt garantiansvar kan få en statlig delgaranti på inntil 50 pst. av det totale garantiansvaret. Dette vil gjelde for alle nye riksveiprosjekter som Stortinget vedtar fra og med 2023, og som har en antatt investeringskostnad på over 1 mrd. kr. Store kollektivprosjekter (såkalte 50/50-prosjekter), fylkesveier og bypakker vil ikke være omfattet av ordningen. Statlig delgaranti vil kun være aktuelt der fylkeskommunen stiller samme type garanti (selvskyldnergaranti) som staten for den resterende delen av lånebeløpet. Omfanget av ordningen vil være begrenset de nærmeste årene.

Fylkeskommunene har så langt ikke krevd garantiprovisjon for garantistillelse. Staten vil heller ikke nå kreve garantiprovisjon for sin delgaranti. Mislighold av bompengelånet vil imidlertid ved denne ordningen kunne få økonomiske konsekvenser for staten. Regjeringen vil derfor utrede om det bør innføres en garantiprovisjon for statlig delgaranti, og ulike modeller vil bli vurdert.

Det vil bli arbeidet videre med å etablere en forvaltning av ordningen.

I Prop. 54 S (2020–2021) *Auka finansieringsbehov og revidert framdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekne rammer for rv 13 Ryfast i Rogaland* ble det varslet at Samferdselsdepartementet skulle se nærmere på praksisen med å stille offentlig garanti for bompengelån og forholdet til statsstøtteregelverket. Resultatet av dette arbeidet kan få betydning for hvordan ordningen med statlig delgaranti utformes, men en avklaring kan ta noe tid.

Effektiv innkreving av bompenger

De nye tekniske systemløsningene på bompengeområdet som kom på plass i 2021, skal bl.a. gjøre det enklere å møte nye krav og behov. Selv med de nye løsningene, er det likevel visse tekniske begrensninger. Det er et press på å utvikle bompengeinnkrevingen videre. F.eks. ba Stortinget i forbindelse med behandlingen av Meld. St. 1 (2021–2022) *Nasjonalbudsjettet 2022* og Innst. 2 S (2021–2022) i anmodningsvedtak nr. 35, punkt 8, regjeringen vurdere hvordan man kan likestille kjøretøy som kjører på biogass, med el- og hydrogendrevne biler i bomringene, og i punkt 14 regjeringen etablere en nasjonal ordning med miljørabatt for el-varebil ved betaling for bompasseringer. Det vises til omtale i kapittel 2.2 i del I.

En ev. videreutvikling av bompengeinnkrevingen må vurderes opp mot hjemmelsgrunnlaget i veglova § 27 der bompengeordningen i byområder er særlig regulert. Videre må mulighetene vurderes i lys av de tekniske og organisatoriske løsningene som er etablert. Det er også viktig å opprettholde et kostnadseffektivt og brukervennlig system, prinsippet om lokal tilslutning, og at det ikke pålegges endringer i eksisterende bompengeprosjekter som reduserer inntektene og dermed øker risikoen for garantistene.

Endringer i bruksfordelene for nullutslippskjøretøy

Som følge av en målrettet nasjonal politikk har salget av elbiler i Norge økt kraftig de siste årene. Prognosene er gode for å nå målet om at alle nye personbiler i 2025 skal være nullutslippsbiler. Så langt i 2022 er om lag 80 pst. av nye personbiler elbiler, og det er over 500 000 elbiler registrert i Norge. For ytterligere omtale av utviklingen av salget av nullutslippskjøretøy vises det til kapittel 6 Klima og miljø i del III.

Elbiler har bruksfordeler som bl.a. lavere bompengetakster, lavere pris på parkering mange steder og tilgang til kollektivfelt. Disse fordelene bidrar til at det er billig å bruke en elbil sammenliknet med en fossilbil, men det bidrar særlig i byområdene også til å svekke konkurransekraften for kollektivtransporten mot elbilen. En utvikling med mer bilbruk på bekostning av kollektiv, sykkel og gange i byområdene vil gjøre det vanskelig å nå nullvekstmålet for persontransport med bil. Våren 2022 ser personbiltrafikken ut til å øke i de største byområdene. Dette har trolig sammenheng med at lave bompenger for elbiler virker lite trafikkavvisende. Andelen bompasseringer med elbiler har økt betydelig de senere årene og antas å vokse videre. Det kan svekke inntekstgrunnlaget i bompengeprosjekter, både i og utenfor byområdene.

I Prop. 111 S (2021–2022) *Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda*

mv. orienterte Samferdselsdepartementet om at en arbeidsgruppe koordinert av Statens vegvesen våren 2022 foreslo tiltak for å få flere til å reise kollektivt i kjølvannet av koronapandemien. Arbeidsgruppen anbefalte bl.a. å redusere bruksfordelene for elbiler i byområdene. Som en oppfølging av dette ga Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å vurdere fordelene ved parkering, tilgang til kollektivfelt og bompengebetaling for elbiler i og i nærheten av byområdene. Statens vegvesen anbefaler at elbilenes bruksfordeler trappes ned.

Økt antall elbiler i kollektivfeltene har enkelte steder gjort det vanskeligere for kollektivtransporten å komme frem og har økt reisetiden for kollektivreisende. Tiltak som begrenser adgangen til bruk av kollektivfelt for elbil, som å kreve passasjer i elbiler i definerte rushtidsperioder, har gitt god effekt på kollektivtrafikkens fremkommelighet.

For å opprettholde fremkommeligheten for kollektivtransporten legger regjeringen til grunn fortsatt bruk av lokalt skiltede begrensninger i elbilenes tilgang til kollektivfeltene. For å gi lokale myndigheter et større handlingsrom til å nå nullvekstmålet, styrke konkurransekraften til kollektivtransporten og styrke inntekstgrunnlaget i bompengeprosjekter, foreslår regjeringen som omtalt under endringer i bruksfordelene for elbiler.

Bompengetakster

I dag kan det fastsettes en takst for nullutslippskjøretøy på inntil 50 pst. av ordinær takst i bompengeprosjekter, jf. Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar* og Innst. 380 S (2017–2018).

Elbiler er konkurransedyktige med fossile kjøretøy i de fleste personbilsegmentene, og utbredelsen øker raskt. Departementet foreslår derfor å åpne opp for at det kan fastsettes en takst på inntil 70 pst. av ordinær takst for lette nullutslippskjøretøy (takstgruppe 1) i eksisterende og fremtidige bompengeprosjekter. Dagens mulighet til å fastsette en takst for tunge nullutslippskjøretøy (takstgruppe 2) på inntil 50 pst. av normaltakst foreslås videreført. Samferdselsdepartementet vil vurdere om og eventuelt hvordan behovet for å kunne skille mellom lette personbiler og lette varebiler innenfor nullutslippskjøretøy kan ivaretas også utenfor byområdene, særlig i strekningsvise veiprosjekter inn mot de store byene, jf. nærmere omtale av anmodningsvedtak nr. 35, punkt 14 i kapittel 2.2 i del I.

I tråd med bompengepolitikken generelt fastsettes bompengetakster med bakgrunn i lokalpolitiske vedtak. Det vil si at det er opp til lokale myndigheter om de ønsker å heve bompengetakstene for lette nullutslippskjøretøy ytterligere. Samferdselsdepartementet foreslår at det, etter lokalpolitiske vedtak, kan fastsettes en takst for lette nullutslippskjøretøy på inntil 70 pst. både i nye og eksisterende bompengeprosjekter, jf. forslag til romertallsvedtak. Slik kan lokale myndigheter i større grad ta hensyn til fremkommelighet, nullvekstmålet og kollektivtransport i byområder. Det gir et større lokalpolitisk handlingsrom og vil kunne gi stabile bompengeinntekter også når elbilandelen øker.

Parkering

Som en oppfølging av Stortingets anmodningsvedtak nr. 108, punkt 2c fra sesjonen 2016–2017 om en nasjonal bestemmelse om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn 50 pst. parkeringsavgift sammenliknet med konvensjonelle kjøretøy, har det pågått et arbeid med regelverksendring, jf. omtale i Prop. 1 S (2018–2019).

Parkeringsplasser er et knapt gode, særlig i sentrumsområder i store byområder. For å begrense trafikkvekst, særlig i de store byområdene, er parkeringsrestriksjoner, både pris og fjerning av parkeringsplasser, viktige lokale virkemidler. Kommuner står i dag fritt til å ta full pris ved parkering for elbiler.

Innføring av en nasjonal bestemmelse om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn 50 pst. parkeringsavgift sammenliknet med konvensjonelle kjøretøy, vil innebære at staten overstyrer lokale myndigheters vurderinger av pris som tiltak for å legge til rette for bruk av elbil lokalt. Det vil også føre til at mange kommuner vil måtte tilby lavere pris på parkering for elbiler enn de gjør i dag. Billigere parkering vil kunne føre til at flere velger å bruke privatbil i stedet for kollektivtransport eller sykling og gange. Det vil også gi et inntektstap for kommunene som i dag tar full parkeringspris for elbiler.

Regjeringen legger derfor til grunn at gjeldende bestemmelse om at kommunene selv kan fastsette pris på parkering for elbiler på offentlige parkeringsplasser videreføres. Dette innebærer at Stortingets anmodningsvedtak nr. 108, punkt 2c fra sesjonen 2016–2017 om å etablere en nasjonal bindende regel om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene

for konvensjonelle kjøretøy når det gjelder parkering, likevel ikke gjennomføres.

En ansvarlig og balansert veipolitikk

Regjeringen vil sikre at fremtidens veiutbygging er rett dimensjonert og at det er de rette prosjektene det arbeides med. Derfor har regjeringen startet en gjennomgang av veiporteføljen slik den fremgår av Nasjonal transportplan 2022–2033. Veinormalene er et sentralt rammeverk for planlegging og dimensjonering veier. Stortinget har også bedt regjeringen om en vurdering av veiporteføljen i Nasjonal transportplan, jf. anmodningsvedtak nr. 35, punkt 23, 2. desember 2021.

Hva inngår i porteføljen?

Som det går frem av Nasjonal transportplan 2022–2033, utgjør porteføljen prosjekter med oppstart i første seksårsperiode. Disse er presentert i tabell 12.2 i planen. For veiprosjekter er det prosjektene over 1 mrd. kr som skal inngå i porteføljen i Nasjonal transportplan.

Nåværende regjeringspartier ga i forrige stortingsperiode i hovedsak sin tilslutning til regjeringen Solbergs prioritering av veiprosjekter i Nasjonal transportplan og økonomisk planramme for planperioden 2022–2033, men både Arbeiderpartiet, Senterpartiet og andre partier som til sammen utgjør et flertall, ga i tillegg støtte til prosjektene rv. 13 Vikafjellet, rv. 15 Strynefjellet, E134 Bakka–Solheim, E14 Stjørdal–Storlien, E39 Vågsbotn–Klauvaneset, E16 Fagernes sør–Hande og E10 Fiskebøl–Nappstraumen.

Samferdselsdepartementet ba Statens vegvesen i forbindelse med etatens porteføljeprioritering også vurdere disse prosjektene, med unntak av Vikafjellet. Statens vegvesens tilbakemelding var at det ikke foreligger tilstrekkelig kvalitetssikret grunnlag nå for å vurdere disse prosjektene på lik linje med prosjektene som ligger i Nasjonal transportplan 2022–2033. For at også de seks nevnte prosjektene skal få en reell vurdering opp mot de andre prosjektene som inngår i Nasjonal transportplan legges de derfor inn i Statens vegvesens portefølje. Det innebærer at Statens vegvesen må sikre at det også er et tilstrekkelig faglig grunnlag for å vurdere disse prosjektene i forbindelse med porteføljeprioriteringene i 2023. Regjeringen vil understreke at med begrenset rom for vekst i budsjettet, jf. omtale i kapittel 1.1 under overskriften *Prioriteringar framover med ei strammare ramme til samferdsel*, vil Statens vegvesens portefølje ikke kunne gjennomføres innenfor planperioden 2022–2033, og at man ved å legge flere prosjekter inn i porteføljen forlenger tidshorisonten for gjennomføring ytterligere.

Rv. 13 mellom Skare og Sogndal over Vikafjellet ble overført til Nye Veier i Nasjonal transportplan 2022–2033. Selskapet arbeider med helhetlige analyser på strekningen der mulige tiltak mot skred og tiltak som øker fremkommeligheten og forutsigbarheten for brukerne står sentralt. Det overordnede analysearbeidet av strekningen, som også inkluderer vurdering av ny Vikafjelltunnel, forventes ferdigstilt i 2023.

Gjennomgang av veinormaler

Stortinget har gjennom anmodningsvedtak nr. 35, punkt 23, 2. desember 2021 og nr. 844, 17. juni 2022 bedt regjeringen om å komme tilbake med en vurdering av veiporteføljen i Nasjonal transportplan for å sikre effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamålene. Stortinget har bedt om at regjeringen i den sammenheng vurderer veinormalene og en høyere terskel for når det skal bygges firefelts motorvei. Videre har Stortinget bedt regjeringen fremme forslag om hvordan store prosjekter kan nedskaleres for å spare natur og matjord.

Veinormalene gir et sentralt rammeverk for veiutbygging. Regjeringen ser behov for å vurdere endringer i disse for at fremtidige veiprosjekter skal kunne bedre fremkommeligheten og sikkerheten på veiene med mindre inngrep og utslipp og til lavere kostnader. Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å gjennomgå veinormalene, bl.a. vurdere å heve innslagspunktet for bygging av firefelts motorveier samt vurdere behovet for en egen standard som legger til rette for økt gjenbruk av eksisterende vei i større utbyggingsprosjekter. Videre ba departementet Statens vegvesen om å vurdere økt bruk av fleksibilitet i veinormalene, slik at det vil være opp til prosjekteier i det enkelte prosjekt å vurdere valg av standard og dimensjonering. I arbeidet innhentet Statens vegvesen innspill fra Nye Veier.

Statens vegvesen har bl.a. anbefalt at veinormalene endres, slik at det blir en noe høyere terskel for firefelts vei, mer fleksibilitet i valget mellom firefelts vei eller to/trefelts vei og mulighet for fartsgrense 90 km/t, 100 km/t eller 110 km/t for firefeltsvei. Etaten har skissert at denne fleksibiliteten for den enkelte byggherre legger til rette for mer gjenbruk av vei og mindre naturinngrep og utslipp. Samferdselsdepartementet har nå bedt Statens vegvesen å sende forslaget om endringer på offentlig høring. Etter at høringen er gjennom-

ført, vil regjeringen i 2023 ta stilling til de foreslåtte endringene. Under er det gitt en nærmere beskrivelse av konsekvenser av ev. endringer av veinormalene for henholdsvis Statens vegvesens og Nye Veiers porteføljer.

Konsekvenser for Statens vegvesens portefølje

Prosjekter i porteføljen med planlagte firefeltsstrekninger er vurdert, i alt 13 av totalt 26 prosjekter. Av de 13 prosjektene med strekninger der det er planlagt firefelt på hele eller deler av strekningen er det fem som er planlagt for fartsgrense 110 km/t. Av disse fem er det kun ett prosjekt der Statens vegvesen i dag anbefaler 110 km/t på hele strekningen. Øvrige strekninger er planlagt med lavere fartsgrense f.eks. fordi det skal bygges lange undersjøiske tunneler, topografien lokalt gjør at en vei dimensjonert for 110 km/t vil bli svært kostbart eller veien planlegges i et byområde hvor 110 km/t ville gitt uheldige miljøvirkninger.

Statens vegvesen har vurdert hva en ev. endring av veinormalene vil innebære for planlagte prosjekter i etatens portefølje. Etaten har foreløpig konkludert med at de foreslåtte endringene ikke vil medføre ny planlegging eller store endringer i vedtatte planer, men at det kan være aktuelt med mindre endringer i videre planlegging. Under er det trukket frem noen konkrete eksempler som viser mulige konsekvenser av ev. endring av veinormalene.

For prosjekter som er i kommunedelplanfasen, som rv. 19 i Moss, rv. 36 Skjelsvik–Skyggestein og søndre del av Ålesund–Molde, vil ev. normalendringer tas inn i videre planlegging.

For E39 Ådland–Svegatjørn har reguleringsplanarbeidet så langt tatt utgangspunkt i at veistandard skal være firefelt med fartsgrense 110 km/t. Det er nå gjort en foreløpig vurdering av mulige innsparinger ved planlegging for redusert fart og firefelt eller to-/trefelt på de deler av strekningen der det er mulig. Den foreløpige vurderingen viser mulig innsparinger på 0,7–1,7 mrd. kr, men at en slik endring vil gi varierende standard og vil kunne ha uheldige trafikksikkerhetsvirkninger. Statens vegvesen opplyser at etaten vil foreta en grundigere vurdering som en del av arbeidet med den statlige reguleringsplanen.

Statens vegvesen har foretatt en foreløpig vurdering. I prosjektet er det to fjordkryssinger som ut fra konstruksjonshensyn er forutsatt bygd med firefelt med veibredde 21,5 meter. Langenuen, Søreid og Bårdsundet anses å ikke være mulig å utvide til firefelt på et senere tidspunkt og vurderes dermed å ikke være egnet for nedjustert bredde. Tunnelene i prosjektet er med ett unntak over 500 meter lange og er dermed underlagt tunnelsikkerhetsforskriftens krav om rømningsvei/rømningstunnel ved årsdøgntrafikk over 8 000, og det legges opp til to løp i tunnelene for å sikre dette.

Det er fire dagstrekninger mellom tunneler og bruer som kan vurderes for ev. reduksjon til standard med to-/trefelt. Inkludert overgangstrekninger på om lag 400 meter utgjør dette om lag 20 km av prosjektet som er på 55 km. I vurderingen er det lagt vekt på at strekningene er lange nok til å unngå hyppige standardsprang. Strekningene i dagen kan være egnet for tofeltsvei, siden forbikjøringstrekninger kan være i tunnelene og på fjordkryssingene som uansett forutsettes som firefeltsvei. I tillegg har Statens vegvesen vurdert konsekvenser av å endre fartsgrensen til 90 eller 100 km/t for firefeltsvei. Reduserte krav til kurvatur antas å kunne gi mindre arealutslag i myrer og dyrket mark. Likevel vil mange av disse naturområdene bli berørt siden veien går på tvers av terrengformene. I arbeidet med reguleringsplanene utarbeides det nå forslag til justering av trasé som gir mindre inngrep, forslag til økologisk kompensasjon og med avbøtende tiltak for inngrep i naturområdene.

I reguleringsplanarbeidet for E134 Saggrenda–Elgsjø ble det vurdert som sannsynlig at årsdøgntrafikken kan overstige 12 000 i prognoseåret. Smal firefelt med 110 km/t ble derfor vurdert som en løsning med god trafikantnytte. Sammenliknet med smal firefelt, vil redusert veibredde som konsekvens av ev. endring til to/trefelt (fra 20 meter til 12,5–17,5 meter) medføre reduserte kostnader, mindre naturinngrep, lavere fart og lavere klimagassutslipp, men også lavere trafikantnytte. Statens vegvesen vil komme med kostnadsoverslag og samfunnsøkonomisk beregning for både to-/trefelts- og firefeltsvei som en del av grunnlaget for ekstern kvalitetssikring (KS2) og endelig standardvalg, før prosjektet legges frem for Stortinget. Planlagt fartsgrense er 110 km/t (hvis smal firefelt) og 90 km/t (hvis to-/trefelts vei). For dette prosjektet vil altså standardvalg kunne bli endret. Samferdselsdepartementet vil påse at dette er tilstrekkelig belyst før oppstart av prosjektet legges fram for Stortinget.

Konsekvenser for Nye Veiers portefølje

Nye Veier har vurdert konsekvenser for strekningene som inngår i selskapets portefølje dersom Statens vegvesens anbefalte endringer i veinorma-

lene legges til grunn. Selskapet opplyser at endringene vil få konsekvenser for flere av strekningene i porteføljen og bidra til redusert arealbeslag og mer vei for pengene. Nye Veier opplyser at det kan være aktuelt å endre standard og omfang på flere av strekningene. I tillegg vil økt gjenbruk av eksisterende vei være aktuelt på flere strekninger.

Av strekningene som kan bli berørt av endring i veinormaler og/eller nedskalering som følger av behov for å redusere kostnader, jf. kapittel 1.1 under overskriften *Prioriteringar framover med ei strammare ramme til samferdsel*, er f.eks. E39 Moi–Ålgård. Her pågår det arbeid med reguleringsplan, og både standard og omfang av utbyggingen på deler av strekningen vurderes nå. Også på strekningen E39 Røyskår–Moi vil det det bli arbeidet videre med å vurdere standard på den nye veien. På strekningen E16 Kløfta–Kongsvinger pågår det lokale planprosesser på kommunedelplannivå. Nye Veier viser til at det kan bli aktuelt å vurdere både standard og omfang på utbyggingen på strekningen. På strekningen E6 Åsen–Steinkjer er det ikke tatt stilling til standard. Nye Veier opplyser at selskapet vil vurdere standard og omfang. På strekningene E18 Grimstad–Arendal og E18 Tvedestrand–Bamble pågår det planprosesser. Her vil både hastighet og omfang på utbyggingen bli vurdert. Også gjenbruk av eksisterende vei er aktuelt. Standard og omfang blir også vurdert i pågående planprosesser på strekningen E6 Ulsberg–Melhus–Nedgård, og på E6 Moelv–Øyer vil det bli vurdert å redusere hastigheten og gjennom det legge opp til økt gjenbruk av eksisterende vei. Også på E6 Øyer–Otta og rv. 25 Hamar–Løten vil standard og omfang bli vurdert i planprosessene.

Konsekvenser for utslipp og naturinngrep

Endrede veinormaler vil kunne legge til rette for mindre arealbruk i kommende veiprosjekter. Mindre arealbruk til vei bidrar til mindre nedbygging av naturområder og matjord og mindre fragmentering og barrierevirkninger lokalt. Det er ikke gjennomført konkrete beregninger av hvordan endringer i veinormalene vil påvirke arealbruken i Nye Veiers eller Statens vegvesens portefølje, da dette forutsetter endringer/justeringer i planer for at en mer nøyaktig beregning skal være mulig. Arealbruken vil kunne endres gjennom flere mekanismer: Redusert veibredde ved reduksjon fra firefelt til to-/trefelt, økt fleksibilitet til tilpasninger av geometri ved redusert hastighet fra 110 km/t til 90 km/t eller 100 km/t, og endringer i arealbeslag ved flytting av trasé. Omfang av bruer og tunneler betyr mye for arealbeslag. Nedskalering fra full utbygging til punktutbedring og trafikksikkerhetstiltak vil også ha stor betydning på arealbeslag.

Beregninger gjennomført av Nye Veier AS på enkeltprosjekter antyder at redusert veibredde med f.eks. 2,5 meter gir en relativt liten reduksjon i totalt arealbruk. Andre faktorer vil være viktigere, som bredde på arealer, plassering av veitraséen og god tilpasning for å unngå verdifulle naturområder.

Lavere hastighet enn 110 km/t vil ikke gi en stor endring i totalt arealbeslag, men vil gi økt fleksibilitet i veitraséens geometri. Det kan gjøre det enklere å unngå viktige områder eller arealtyper og gi en fordeling av arealtyper som gir mindre konsekvenser for natur og miljø. Lavere hastighet på en firefeltsvei vil også gjøre det vesentlig enklere å gjenbruke eksisterende veiinfrastruktur. Mer gjenbruk av eksisterende vei kan føre til redusert arealbruk.

Redusert fart vil dessuten gi lavere klimagassutslipp fra kjøretøyene. Dette vil ha effekt, selv om en stadig større andel av kjøretøyene vil bli utslippsfrie. Redusert arealbruk kan også føre til reduserte klimagassutslipp, særlig hvis man unngår nedbygging av myr.

Videre prosess

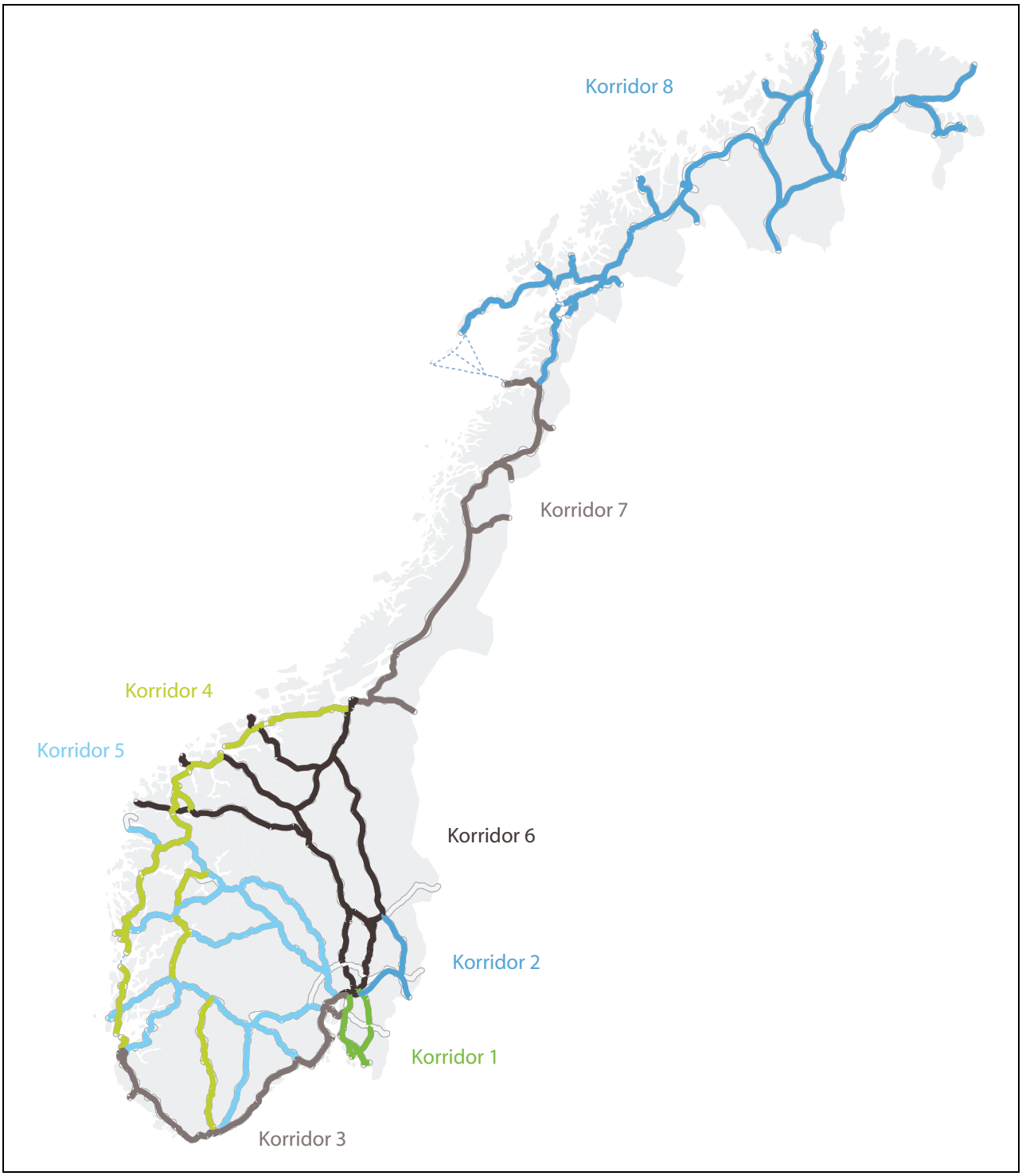
I kapittel 1.1 i del I er det redegjort for hvordan regjeringen vil prioritere ressursene til samferdsel fremover. Forventning om lavere vekst i budsjettet innebærer i seg selv en nedskalering av veiporteføljen fordi færre prosjekter kan realiseres de nærmeste årene.

Regjeringen har vurdert muligheten for å nedskalere veiporteføljen i Nasjonal transportplan 2022–2033. Et resultat av dette er at forslag til endringer i veinormaler nå sendes på høring. Endringene som Statens vegvesen foreslår, vil gi andre rammebetingelser for valg av standard i planleggingen av veier framover. Eksisterende planer vil oppdateres til gjeldende veinormaler før prosjekter igangsettes og slik vil endringene slå inn i porteføljene. Videre vil Samferdselsdepartementet be virksomhetene finne gode løsninger på transportutfordringene med et begrenset rom for budsjettvekst framover. Dette forsterker det oppdraget som både Statens vegvesen og Nye Veier allerede har, om å lete etter endringer som øker nytten og reduserer kostnadene i prosjektene.

Nærmere om investeringsprogrammet

Investeringer på riksvei finansieres av statlige midler og ekstern finansiering, som består av bompenger, forskudd fra kommuner og fylkeskommuner og tilskudd fra offentlige aktører og private. Til sammen legges det opp til 18,5 mrd. kr i statlige midler, inkl. bevilgningen til Nye Veier AS som hovedsakelig går til utbygging. Videre er det beregnet 10,8 mrd. kr i ekstern finansiering til investeringer i riksveier i 2023, og dette er i hovedsak bompenger.

Under redegjøres det for hovedtrekkene i prioriteringene innenfor den enkelte riksveirute i 2023. Redegjørelsen omfatter både Statens vegvesens og Nye Veiers planlagte aktivitet.



Figur 5.5 Transportkorridorene for riksveinettet

Kilde: Statens vegvesen

For Statens vegvesen omtales alle prosjekter med vedtatt kostnadsramme. Terskelverdien for når en kostnadsramme skal legges frem for Stortinget i vei-, jernbane- og kystprosjekter ble hevet til 1 000 mill. kr ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2022. Prosjekter med kostnadsramme mellom 500 mill. kr og 1 000 mill. kr omtales inntil de er avsluttet. For Statens vegvesen er nye prosjekter under 1 000 mill. kr forutsatt gjennomført innenfor en angitt samlet ramme, jf. forslag til romertallsvedtak.

Planlegging, grunnerverv og forberedende arbeider på enkeltprosjekter i Statens vegvesen med prognose for sluttkostnad over 1 000 mill. kr, men der det ikke er lagt frem kostnadsramme for Stortinget, omtales dersom anslåtte utgifter overstiger 25 mill. kr.

For Nye Veier AS omtales alle prosjekter der Samferdselsdepartementet har inngått veiutbyggingsavtale med selskapet. I tillegg omtales prosjekter der det foregår pågår arbeid etter plan- og bygningsloven.

Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø

E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo med tilknytninger

Oslo–Svinesund/Kornsjø utgjør den viktigste landbaserte transportforbindelsen mellom Norge og Europa for person- og godstransport. E6 Oslo–Svinesund er en del av *Det nordiske triangel Oslo–København–Stockholm*. Rv. 22 Lillestrøm–Fredrikstad gir mulighet for omkjøring øst for E6. Området i korridoren er tett befolket sammenliknet med andre korridorer med mye dagpendling inn mot Oslo. Det er også mye trafikk i forbindelse med ferie- og helgeutfart. Selv om det meste av trafikken er med personbil, er korridoren også svært viktig for næringstransporten til og fra Sverige og resten av Europa. Det er i korridoren bygd ut sammenhengende firefelts vei mellom Oslo og riksgrensen ved Svinesund. I tillegg er flere tunneler på E6 med stor trafikk oppgradert. Det er også bygd ny vei på rv. 110 mellom Simo og Ørebekk i Fredrikstad kommune som inngår i Bypakke Nedre Glomma.

Hovedutfordringen i korridoren er å tilby effektiv transport for et voksende bo- og arbeidsmarked samt legge til rette for et velfungerende transportsystem inn mot og gjennom Oslo. I veinettet er det fortsatt problemer med kapasiteten inn mot Oslo, Lillestrøm og Nedre Glomma-regionen. Korridoren har det laveste nivået drepte og hardt skadde per kjøretøykilometer, men det er fortsatt behov for ulike trafikksikkerhetstiltak og større utbedringer på riksveier som er tilknyttet E6.

Det legges til rette for å forbedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten på veinettet i korridoren, bl.a. ved trafikksikkerhetstiltak på E6 og rv. 22. Videre er det lagt til grunn midler til å videreføre utbyggingen av enkelte gang- og sykkelveier langs E6 som en del av statens bidrag i byvekstavtalen for Oslo-området.

Korridor 2 Oslo–Ørje/Magnor

Ørje og Magnor er viktige grenseoverganger til Sverige, og korridoren fra Oslo inngår i *Det nordiske triangel Oslo–København–Stockholm*. For veitransport har korridoren en viktig øst-vest-funksjon og binder dalførene på Østlandet sammen. Veinettet er viktig for godstransporten i korridoren. En hovedutfordring er kvaliteten på veinettet. Det er de senere år gjennomført betydelige investeringer i korridoren.

E18 Riksgrensen/Ørje–Oslo

Det legges opp til å prioritere enkelte tiltak for gående og syklende, bl.a. som en del av statens bidrag i byvekstavtalen for Oslo-området.

E16 Riksgrensen/Riksåsen–Hønefoss og rv. 350 Hønefoss–Hokksund med tilknytninger

Det prioriteres bompenger til prosjektet E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Viken. I tillegg prioriteres trafikksikkerhets- og miljøtiltak.

Mill. kr

		Kostnads-ramme	Prognose for sluttkostnad
E16	Eggemoen–Jevnaker–Olum, Viken	3 549	3 180

E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Viken

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Stortingets behandling av Prop. 72 S (2017–2018) *Utbygging og finansiering av E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Buskerud og Oppland* og Innst. 299 S (2017–2018). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 119.

Prosjektet ligger i kommunene Ringerike og Jevnaker. Det omfatter bygging av 12,5 km tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt, i hovedsak i ny trasé. Prosjektet gir vesentlig bedret fremkommelighet og økt trafikksikkerhet på strekningen.

Anleggsarbeidene startet i 2019, og prosjektet åpnet for trafikk i juli 2022 mot tidligere planlagt i 2021. Arbeidene med lokalveinettet planlegges å være ferdig i 2024, mot tidligere planlagt i 2023.

Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

Korridoren utgjør en svært viktig transportåre for person- og godstransport. E39 er en viktig korridor for transport av varer og folk mellom Vestlandet og Europa. De senere år er det gjennomført betydelige investeringer i korridoren. Dette har ført til vesentlig forbedret fremkommelighet og redusert reisetid for både person- og godstransport. I tillegg har oppgraderingen ført til vesentlig økt trafikksikkerhet. Fremkommeligheten langs enkelte delstrekninger og byområder i korridoren blir imidlertid fortsatt påvirket av at veien stenges, bl.a. på grunn av vanskelige værforhold, ulykker m.m. I budsjettforslaget for 2023 prioriteres prosjekter som bidrar til å redusere denne sårbarheten.

Videre er det planlagt å bruke statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken. Utbyggingen skal bidra til at flere tar bussen, sykler eller går. Prosjektet gir forbedringer både for lokalmiljøet og de reisende.

Det settes av statlige midler og bompenger til bygging av ny E18/E39 i Kristiansand kommune på strekningen Gartnerløkka–Kolsdalen. Prosjektet bidrar til bedre fremkommelighet og til trygge og effektive knutepunkter for overgang mellom ulike transportmidler. Det legger forholdene bedre til rette for kollektivtransporten og gir bedre løsninger for syklende og gående.

Nye Veier AS fortsetter utbyggingen av prosjektene E18 Langangen–Dørdal i Vestfold og Telemark og strekningen E39 Kristiansand vest–Røyskår i Agder. På strekningen E18 Tvedestrand–Bamble utreder Nye Veier muligheten for mer gjenbruk av eksisterende vei sett opp mot tidligere planforslag. Selskapet gjør dette i samarbeid med lokale myndigheter. Dette skal sikre ny trafikksikker og fremtidsrettet vei på en måte som reduserer arealbruken og klimagassutslipp.

Prosjektet Ring 1 (Hammersborg- og Vaterlandstunnelene) inngår i utbyggingen av nytt regjeringskvartal. For at prosjektet kan bli klart for anleggsstart settes det av midler på Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett. Alle kostnader ved ombygging av Ring 1 som inngår som del av nytt regjeringskvartal, dvs. ombygging av hele Hammersborgtunnelen og store deler av Vaterlandstunnelen, dekkes over Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett, mens utbedring av de deler av Vaterlandstunnelen som kun dreier seg om tunneloppgradering uavhengig av nytt regjeringskvartal, skal dekkes over Samferdselsdepartements budsjett. Hele prosjektet utføres av Statens vegvesen. Det vises til nærmere omtale i Prop. 1 S (2022–2023) for Kommunal- og distriktsdepartementet.

Det settes av midler i gjeldende byvekstavtaler til enkelte tiltak for gående og syklende i Oslo og til videre arbeid på sykkelstamvei i Stavanger og Sandnes, jf. nærmere omtale i *Byomtaler – byvekstavtaler* under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Det legges videre til grunn bompenger til å videreføre utbyggingen av E39 Osli–Hove i Rogaland. Prosjektet er første byggetrinn av E39 Ålgård–Hove og inngår i Bypakke Nord-Jæren, som er en del av byvekstavtalen for Nord-Jæren. Med bompenger fra Bypakke Nord-Jæren videreføres også byggingen av rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen (Transportkorridor vest) i Rogaland.

Innenfor rammen prioriteres også midler til utbedringstiltak, bl.a. på strekningen rv. 41/rv. 45 Timenes–Kjevik i Agder. Tiltakene omfatter utbedring av veien mellom Kristiansand og Kjevik, med tilhørende gang- og sykkelvei på deler av strekningen. Innenfor rammen er det også funnet rom for enkelte punktvise trafikksikkerhetstiltak samt tiltak for gående og syklende. Videre prioriteres enkelte fornyingstiltak.

Det pågår bl.a. arbeid med reguleringsplaner på strekningene E18 Ramstadsletta–Slependen–Nesbru og E134 Dagslett–kryss E18, begge i Viken.

Det settes av midler til årlig kontraktsfestet vederlag til OPS-selskapene for E18 Grimstad–Kristiansand og E39 Lyngdal–Flekkefjord i Agder.

Mill. kr

		Kostnads-ramme	Prognose for sluttkostnad
E18	Lysaker–Ramstadsletta, Viken	19 622	17 480
E18	Langangen–Bamble, Vestfold og Telemark	-	14 144
E18/E39	Gartnerløkka–Kolsdalen, Agder	3 830	3 595
E39	Kristiansand vest–Røyskår, Agder	-	28 287
E39	Sørmarka–Smeaheia (Sykkelstamveien), Rogaland	1 308	1 108
E39	Eiganestunnelen, Rogaland	4 097	4 082
Rv. 509	Sør-Tjora–Kontinentalvegen (Transportkorridor vest), Rogaland	937	855

E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Stortingets behandling av Prop. 38 S (2019–2020) *Utbygging og finansiering av E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus* og Innst. 393 S (2019–2020), med forutsetning om tilstrekkelig lokal garanti for lånefinansiering. Viken fylkeskommune og Bærum kommune har stilt slik garanti. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 120.

Strekningen Lysaker–Ramstadsletta i Bærum kommune er 4,4 km. Den er en del av E18 Vestkorridoren mellom Lysaker i Bærum og Drengsrud i Asker. Årsdøgntrafikken på strekningen er 80 000–90 000 kjøretøy. Dagens E18 har to ordinære kjørefelt og ett kollektivfelt i østlig retning mot Oslo. Mot vest har strekningen tre ordinære kjørefelt uten kollektivfelt.

Ny E18 på strekningen Lysaker–Ramstadsletta i Bærum kommune får to ordinære kjørefelt og ett kollektivfelt i begge retninger. Videre planlegges det en diagonal mellom Gjønnes og E18 samt ny forbindelse til Fornebu i Bærum kommune. Det planlegges i tillegg sammenhengende sykkelvei langs hele strekningen.

E18-delen av prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2027 for vestgående løp og i 2028 for østgående løp. Hele prosjektet, inkl. lokalveier, er planlagt ferdig i 2029.

E18 Langangen–Bamble i Vestfold og Telemark

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Stortingets behandling av Prop. 81 S (2018–2019) *Finansiering og utbygging av E18 på strekningen Langangen–Dørdal i kommunene Porsgrunn og Bamble i Telemark* og Innst. 308 S (2018–2019). Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 121.

Nye Veier AS vil i 2023 fortsette utbygging av strekningen. Første etappe, E18 Rugtvedt–Dørdal, åpnet i 2019. Byggingen av andre etappe fra Langangen til Rugtvedt startet i 2021 og omfatter bygging av 17 km ny firefelts vei. Planlagt åpning er i 2025. Det legges opp til en fartsgrense på 110 km/t på strekningen.

Totalt vederlag avtalt i veiutbyggingsavtalene med Nye Veier AS for hele strekningen E18 Langangen–Bamble er på 14 144 mill. kr. Bompengefinansieringen utgjør 4 827 mill. kr.

E18/E39 Ytre ringvei i Agder

Ytre ringvei ligger i Kristiansand og kobler sammen E39 fra vest med E18 fra øst. Målet med E39 Ytre ringvei er å avlaste lokal trafikk for å øke samfunnssikkerheten og bidra til et effektivt stamveinett mellom Østlandet og Vestlandet. Arbeid med reguleringsplan pågår, med sikte på lokalpolitisk behandling høsten 2022.

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Agder

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 95 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 i Agder* og Innst. 320 S (2020–2021). Det er sist omtalt i Prop. 2 S (2021–2022) *Endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet (driftskreditt til Nye Veier AS og kostnadsrammer) og revisjon av bompengepakke (fylkesveg)*.

Prosjektet omfatter bygging av ny E18/E39 i Kristiansand kommune med nye kryss, bl.a. med Vestre Strandgate, bygging av vei på deler av Havnegata med adkomst til containerterminalen, priori-

terte løsninger for kollektivtrafikk og gjennomgående sykkelekspressvei. Eksisterende jernbanespor legges om for å opprettholde spor til industri i Kolsdalen. Ny bru over jernbaneområdet tilpasses fremtidig sporplan, slik at prosjektet kan bygges uavhengig av den planlagte utbyggingen av jernbanestasjonen. Prosjektet legger til rette for å overføre gods fra sjø til bane, med bygging av to parallelle jernbanespor til Kristiansand ferjeterminal.

Forberedende arbeider startet opp i 2021. Anleggsarbeidene ventes startet opp høsten 2023, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2026.

E39 Kristiansand vest–Røyskår i Agder

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 135 S (2016–2017) *Finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest–Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder* og Innst. 469 S (2016–2017). Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 121.

Strekningen E39 Kristiansand–Lyngdal i Agder er på om lag 70 km. Deler av strekningen har dårlig standard. Dette gir dårlig fremkommelighet spesielt på vinterstid, og det har også vært mange alvorlige trafikkulykker. Strekningen er planlagt som firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t. Anleggsarbeidet er delt inn i fire utbyggingskontrakter. Første strekning Mandalskrysset–Mandal by åpnet i 2021, mens strekningen fra Kristiansand vest til Mandalskrysset planlegges åpnet i november 2022. Byggingen av strekningen mellom Herdal og Røyskår i Lyngdal kommune startet i 2021 og planlegges åpnet i 2025. Reguleringsplanen for resterende del av strekningen fra Mandalselva gjennom Lindesnes kommune til Herdal i Lyngdal kommune ble vedtatt i juni 2022.

Samferdselsdepartementet har inngått veiutbyggingsavtale med Nye Veier AS med et totalt vederlag på 28 277 mill. kr, hvor bompenger skal bidra med 8 757 mill. kr.

E39 Lyngdal vest–Ålgård i Agder og Rogaland

Nye Veier AS skal bygge ny E39 fra Røyskår i Lyngdal, Agder, til Ålgård i Rogaland. Strekningen er delt i flere prosjekter. Det ble vedtatt statlig kommunedelplan for delstrekningen Lyngdal vest–Sandnes i 2021. Reguleringsplan for strekningen Bue–Ålgård ble vedtatt våren 2022. Det pågår prosjektutvikling på øvrige delstrekninger mellom Lyngdal vest og Bue.

E39 Sørmarka–Smeaheia (Sykkelstamveien) i Rogaland

Prosjektet inngår i Bypakke Nord-Jæren, jf. Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland* og Innst. 214 S (2016–2017), og er en del av byvekstavtalen for Nord-Jæren. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 121.

Dette er første etappe av utbyggingen av en høystandard sykkelvei langs E39 mellom Sandnes og Stavanger. Det omfatter bygging av sykkelvei på en strekning på 12 km.

Anleggsarbeidene startet i 2018. Deler av prosjektet ble åpnet for trafikk i 2020, mens hele strekningen er planlagt åpnet for trafikk i 2024, mot tidligere planlagt i 2021. Forsinkelsene skyldes bl.a. at det har vært behov for omreguleringer, og at grunnervervet langs traseen har vært mer tidkrevende enn forutsatt.

E39 Eiganestunnelen i Rogaland

Prosjektet inngår i Nord-Jærenpakken, jf. Prop. 28 S (2011–2012) *Forlenging av bompengeordninga i Nord-Jærenpakka i Rogaland* og Innst. 117 S (2011–2012). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 59 S (2021–2022) *Auka kostnadsramme for prosjektet rv. 13 Ryfast og utgreiing for status i tvistesak for prosjektet E39 Eiganestunnelen*.

Som varslet i Prop. 59 S (2021–2022) er det fortsatt usikkerhet om de endelige kostnadene, på grunn av en tvist mellom Statens vegvesen og entreprenøren. Tvisten er knyttet til standardheving på grunn av nye normaler og forskrifter, økt behov for masseutskifting og søppelfjerning i daganlegg, behov for massedeponi, oppstått behov for mellomlagring av masse og økt omfang av murer og konstruksjoner, jf. Prop. 29 S (2021–2022) *Endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet*. Det er gjort forsøk på å løse tvisten utenfor rettsapparatet, men uten hell. Dommen fra Sør-Rogaland tingrett gikk i Statens vegvesens favør, men entreprenøren har anket dommen. Dom i saken ventes å foreligge i løpet av høsten 2022.

Eiganestunnelen i Stavanger kommune ble åpnet for trafikk i 2020. I 2023 settes det av midler til sluttoppgjør og til å finansiere utbedringen av Byhaugtunnelen, som er en del av prosjektet.

Rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen (Transportkorridor vest) i Rogaland

Prosjektet inngår i Bypakke Nord-Jæren, jf. Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland* og Innst. 214 S (2016–2017). Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 122.

Prosjektet innebærer at 2,5 km av dagens vei utvides fra to til fire kjørefelt, og det bygges sykkelvei/fortau fra Sør-Tjora til Kontinentalvegen på rv. 509 med en arm på 0,4 km ned mot havn og næringsområder i Risavika i Tananger i Sola kommune. Risavika er sentralhavn for Rogaland og et viktig knutepunkt for flere transportformer. Høyre kjørefelt i hver retning forbeholdes buss og tyngre næringskjøretøy.

Anleggsarbeidene startet opp vinteren 2022, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2024.

Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

Korridoren binder sammen viktige byer langs kysten fra Rogaland til Trøndelag og er bl.a. viktig for eksportrettede næringer. E39 mellom Stavanger, Bergen, Ålesund og Trondheim er hovedåren for veitransport mellom de største byene langs strekningen. Trafikken i korridoren er spesielt stor inn mot de store byområdene. Bil står for over 70 pst. av de lengre reisene i korridoren.

Det har vært en betydelig satsing på E39 mellom Stavanger og Trondheim de senere årene, noe som har resultert i bedre fremkommelighet. Transporttidene i korridoren er likevel fortsatt lange. Dette skyldes delvis standarden på veinettet i kombinasjon med mange ferjesamband. For en stor del av veiene er det behov for trafikksikkerhetstiltak. Prognoser for persontransport i korridoren viser vekst, og med størst økning for bil.

E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger

Det er planlagt å videreføre utbyggingen av E39 Rogfast i Rogaland og E39 Svegatjørn–Rådal og E39 Myrmel–Lunde i Vestland.

Det settes av midler i gjeldende byvekstavtaler til å videreføre enkelte tiltak i Bergen, jf. *Byomtaler – byvekstavtaler* under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Videre prioriteres ulike utbedringstiltak, bl.a. tilpasninger av ferjekaier på E39 i Sunnmøre og utbedring av enkelte tunneler på E39 og rv. 555.

Innenfor rammen prioriteres også ulike tiltak for gående og syklende samt utbedring av kollektivknutepunkt slik at disse tilfredsstiller krav til universell utforming.

Det legges opp til å videreføre arbeidet med reguleringsplaner for prosjektet E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast) i Vestland og kommunedelplaner for prosjektet E39 Bokn–Stord.

Det settes også av midler til OPS-prosjektet rv. 555 Sotrasambandet, der det er planlagt anleggsstart i 2023.

Mill. kr

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E39	Rogfast, Rogaland	27 690	23 000
E39	Svegatjørn–Rådal, Vestland	10 272	
E39	Myrmel–Lunde, Vestland	647	547
E39	Kristianborg–Bergen sentrum (Sykkelstamveien), Vestland	1 150	
Rv. 555	Damsgård- og Nygårdstunnelene, Vestland	849	770

E39 Rogfast i Rogaland

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Stortingets behandling av Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland* og Innst. 294 S (2016–2017) og av Prop. 54 S (2020–2021) *Auka finansieringsbehov og revidert framdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekne rammer for rv. 13 Ryfast i Rogaland* og Innst. 150 S (2020–2021). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 123.

Prosjektet omfatter bygging av en 26,7 km lang undersjøisk tunnel i to løp mellom Harestad i Randaberg kommune og Laupland i Bokn kommune og en 3,7 km lang tunnelarm til Kvitsøy.

I Bokn blir det bygd 2,7 km vei i dagen, og dagens kryss blir bygd om. Tilknytning til eksisterende E39 i Randaberg skjer i Harestadkrysset som er planlagt gjennomført som del av prosjektet E39 Smiene–Harestad innenfor Bypakke Nord-Jæren, jf. Prop. 47 S (2016–2017) *Om finansiering av Bypakke Nord-Jæren* og Innst. 214 S (2016–2017).

Anleggsarbeidene startet i 2018, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2031.

E39 Svegatjørn–Rådal i Vestland

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Stortingets behandling av Prop. 134 S (2013–2014) *Utbygging og finansiering av E39 Svegatjørn–Rådal i Hordaland* og Innst. 37 S (2014–2015). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 123.

Prosjektet ligger i kommunene Bjørnafjorden og Bergen og omfatter bygging av 16 km firefelts vei i ny trasé vest for Fjøsanger med bl.a. tre tunneler på til sammen 13 km. Videre omfatter prosjektet utbedring av Nesttun- og Hopstunnelene på E39 i henhold til krav i tunnelsikkerhetsforskriften.

Statens vegvesen har varslet om mulige kostnadsøkninger i prosjektet. Samferdselsdepartementet vurderer kostnadsøkningene nærmere og vil ev. komme tilbake til Stortinget.

Anleggsarbeidene startet i 2015, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i oktober 2022.

I prosessen med behandlingen av nytt takst- og rabattopplegg for prosjektet i tråd med bompengereformen, har det fra lokalt hold kommet frem forslag om at innkrevingsopplegget må utredes på nytt. I den sammenheng foreslås det bl.a. å vurdere en løsning med to bomstasjoner på sidevei der man kun betaler dersom man kjører gjennom begge bommene. Departementet har bedt Statens vegvesen utrede hvilke konsekvenser forslaget om et alternativt bompengeopplegg vil medføre for prosjektet, herunder en vurdering av trafikk, kostnader og risiko knyttet til et slikt system.

E39 Myrmel–Lunde i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 123.

Det omfatter bygging av ny vei på 3,7 km, i Sunnfjord kommune, og der 1 km av veien er tunnel. Eksisterende vei er smal og har dårlig kurvatur og bæreevne, og det er nedsatt fartsgrense på strekningen.

Anleggsarbeidene startet i 2021, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2023.

E39 Kristianborg–Bergen sentrum (Sykkelstamveien) i Vestland

Prosjektet inngår i Bypakke Bergen, jf. Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland* og Innst. 90 S (2017–2018), som er en del av byvekstavtalen for Bergens-området. Kostnadsrammen for prosjektet ble vedtatt ved Stortingets behandling av Prop. 23 S (2019–2020) *Endringar i statsbudsjettet 2019 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 103 S (2019–2020). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 123–124.

Prosjektet er en del av utbyggingen av sammenhengende gang- og sykkelveiruter langs de viktigste hovedveiene inn til Bergen sentrum.

Statens vegvesen har varslet om mulige kostnadsøkninger i prosjektet. Samferdselsdepartementet vurderer kostnadsøkningene nærmere og vil ev. komme tilbake til Stortinget.

Anleggsarbeidene startet i 2019, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk våren 2023.

Rv. 555 Damsgård- og Nygårdstunnelene i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 29 S (2021–2022) *Endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet.*

Prosjektet som ligger i Bergen kommune, omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften og elektroforskriftene.

Arbeidene var først planlagt startet opp våren 2022. Da konkurransen ble utlyst, var det kun én tilbyder, og konkurransen ble derfor avlyst. Statens vegvesen vurderer mulige tiltak for å legge til rette for økt konkurranse, og fremdriften er derfor usikker.

Rv. 555 Sotrasambandet i Vestland

Prosjektet er delvis bompengefinansiert og organiseres som et OPS-prosjekt, jf. Prop. 41 S (2017–2018) *Gjennomføring av rv. 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering* og Innst. 270 S (2017–2018). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 124.

Prosjektet omfatter bygging av 9,4 km firefelts vei fra kryss med fv. 562 ved Storavatnet i Bergen kommune til kryss med fv. 561 ved Kolltveit i Øygarden kommune. 4,6 km av den nye veien går

i tunnel. Prosjektet inkluderer ny firefelts bru på 0,9 km med separat gang- og sykkelvei. Også tre mindre bruer inngår i prosjektet. Totalt er det planlagt å bygge 14 km gang- og sykkelveier, der 7,8 km bygges som høystandard løsning med skille mellom syklende og gående.

Forberedende arbeider før byggestart ble startet opp våren 2022. OPS-kontrakt ble inngått i mars 2022, og anleggsarbeidene planlegges startet opp i 2023. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2027.

E39 Ålesund–Trondheim

Det prioriteres å videreføre utbyggingen av prosjektet E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Heim kommune i Trøndelag. Videre er det lagt til grunn bompenger til prosjektet E39 Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal. Innenfor rammen er diverse utbedringstiltak prioritert, bl.a. til å utbedre en rekke ferjekaier og enkelte bruer.

I tillegg til årlig kontraktsfestet vederlag til OPS-selskapet for E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag settes det av midler til å utbedre fem tunneler på strekningen, slik at disse tilfredsstiller krav i tunnelsikkerhetsforskriften.

Til planlegging prioriteres midler bl.a. til å ferdigstille arbeider med forundersøkelser for E39 over Sulafjorden i Møre og Romsdal.

Mill. kr

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E39	Lønset–Hjelset, Møre og Romsdal	1 592	1 422
E39	Betna–Vinjeøra–Stormyra, Trøndelag	2 769	2 423

E39 Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 55 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av E39 på strekninga Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal og endra kostnadsrammer i tre vegprosjekt* og Innst. 168 S (2020–2021). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 126.

Prosjektet omfatter bygging av tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på en 9,3 km lang strekning på E39 øst for Molde. Veien bygges i ny trasé. Dagens vei blir lokalvei. Prosjektet omfatter også å etablere en sammenhengende løsning for gående og syklende på strekningen.

Anleggsarbeidene startet i 2021. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2024, mot tidligere planlagt høsten 2023.

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Trøndelag

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 126.

Det omfatter ombygging av tre delstrekninger på til sammen 26 km. Med denne ombyggingen blir E39 på strekningen i Heim kommune innkortet med 5 km til 43 km. Strekningen bygges som tofelts vei, dels i eksisterende trasé og dels i ny trasé. Prosjektet omfatter bl.a. å legge E39 utenom tettstedet Liabø i Heim kommune.

Anleggsarbeidet startet i 2020, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2025.

Rv. 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv. 13 Jøsendal–Voss–Hella–Sogndal

Rv. 9 fra Kristiansand til Haukeli og rv. 13 fra Skare i Ullensvang til Sogndal i Vestland har en lokal og regional funksjon for mange kommuner og lokalsamfunn.

Rv. 13 fra Skare til Sogndal er en strekning på i overkant av 220 km. De regionale sentrene Odda, Voss og Sogndal i Vestland fylke bindes sammen av strekningen. Strekningen er viktig for regionalt næringsliv og turisme.

På strekningen mellom Skare og Sogndal er det rundt 30 identifiserte skredpunkter. Vel 20 av disse er kategorisert med middels og høy skredfare. I tillegg til skredfare er veien stedvis svært smal. For å bidra til en trygg og fremkommelig vei planlegges det for punktvise skredsikringstiltak.

Det prioriteres midler til flere utbedrings- og trafikksikkerhetstiltak på rv. 9 og rv. 13. Videre prioriteres statlige midler til å videreføre strekningsvise utbedringstiltak på rv. 9 i Setesdal i Agder, på delstrekningene Rotemo–Lunden og Byklestøylene–Hoslemo i Valle kommune.

Nye Veier arbeider med helhetlige analyser på strekningen rv. 13 Skare–Sogndal, der det særlig ses på mulige tiltak mot skred og tiltak som øker

fremkommeligheten og forutsigbarheten for brukerne. Det overordnede analysearbeidet av strekningen, som også inkluderer vurdering av ny Vikafjelltunnel, planlegges ferdigstilt i 2023.

Selskapet planlegger å gjennomføre ett strakstiltak på rv. 13 mellom Odda og Tyssedal med planlagt oppstart i 2023.

Korridor 5 Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

Korridoren fra Oslo til Bergen og Haugesund er en viktig forbindelse mellom øst og vest og dekker bl.a. transporten mellom landets to største byer. Veinettet i korridoren har både en nasjonal og regional funksjon. Strekningene inn mot byene har mye trafikk, mens trafikken over høyfjellet er langt lavere. Flere strekninger har mye tungtrafikk. Videre har en stor del av person- og næringstransporten i denne korridoren få alternative transporttilbud. Det er de senere år gjennomført betydelige investeringer i korridoren. Prosjektet rv. 13 Ryfast i Rogaland ble åpnet i 2019/2020 og har gitt betydelige reisetidsgevinster for person- og næringstransport. Ny E16 over Filefjell er ferdigstilt, og gjennom Valdres er det nå utstrakt anleggsaktivitet med både skredsikring og utbedring av dagens vei.

Hovedutfordringen i korridoren er lange transporttider, kapasitet inn mot byene, varierende veistandard, skredfare og perioder med stengte høyfjellsoverganger på vinterstid. I 2023 er det lagt opp til å prioritere prosjekter som bidrar til å redusere risiko for at veier stenges, bl.a. som følge av værforhold eller ulykker.

E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger

Det er planlagt å bruke statlige midler til restfinansiering av prosjektet rv. 13 Ryfast i Rogaland. Ryfylketunnelen og Hundvågtunnelen åpnet for trafikk i henholdsvis 2019 og 2020.

Innenfor rammen prioriteres det statlige midler til prosjektet Espelandssvingene på E134 i Rogaland. Prosjektet er en del av Haugalandspakken, jf. St.prp. nr. 57 (2006–2007) *Om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Haugalandet i Rogaland og Hordaland* og Innst. S. nr. 214 (2006–2007), og omfatter utbedring av eksisterende vei samt tilhørende gang- og sykkelvei. Det prioriteres også midler til å videreføre utbedringen av eksisterende vei på en rekke strekninger, bl.a. på rv. 41 rundt Vrådal i Vestfold og Telemark.

Det er punktvise problemer med trafikksikkerhet på strekningen, og trafikksikkerhetstiltak er derfor prioritert. Tiltakene omfatter bl.a. utbedringer av terrenget langs veiene og utretting av kurver. Det er videre planlagt tiltak for gående og syklende.

I 2023 videreføres arbeidene med å forberede prosjektet rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane for anleggsstart. Potensialet for kostnadsreduksjoner vurderes, og det kan være aktuelt å revidere vedtatte reguleringsplaner for prosjektet, avhengig av hvilke tiltak som blir iverksatt. Videre fremdrift for prosjektet er derfor usikker.

Det er også lagt til grunn statlige midler til restfinansiering av utbedringene av flere tunneler på E134 over Haukelifjell i kommunene Vinje i Vestfold og Telemark og Ullensvang i Vestland.

Mill. kr

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E134	Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene, Vestfold og Telemark og Vestland	895	812
Rv. 13	Ryfast, Rogaland	9 729	9 729

E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene i Vestfold og Telemark og Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 127. Det omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften og elektroforskriftene.

Anleggsarbeidene startet opp i 2020, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i november 2022.

Rv. 13 Ryfast i Rogaland

Prosjektet er finansiert med statlige midler, lokale tilskudd og bompenger, jf. Prop. 109 S (2011–2012) *Utbygging og finansiering av rv. 13 Ryfylke-*

sambandet (Ryfast) og fastsetjing av styrings- og kostnadsramme for E39 Eiganestunnelen i Rogaland og Innst. 363 S (2011–2012), Prop. 44 S (2019–2020) *Forslag til takst- og rabattsystem for prosjektet rv. 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) i Rogaland og til forlengelse av bompengeinnkrevingen i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1* og Innst. 194 S (2019–2020) og Prop. 54 S (2020–2021) *Auka finansieringsbehov og revidert framdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekne rammer for rv. 13 Ryfast i Rogaland* og Innst. 150 S (2020–2021). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 59 S (2021–2022) *Auka kostnadsramme for prosjektet rv. 13 Ryfast og utgreiing for status i tvistesak for prosjektet E39 Eiganestunnelen* og Innst. 222 S (2021–2022)

Det ble høsten 2022 inngått et forlik om sluttoppgjøret mellom Statens vegvesen og en av entreprenørene. Kostnadsrammen til prosjektet ble derfor økt ved Stortingets behandling av Prop. 59 S (2021–2022). Det er fortsatt usikkerhet om de endelige kostnadene på grunn av en gjenstående tvist mellom Statens vegvesen og en av de andre entreprenørene i prosjektet. Tvisten er knyttet til økt arbeidsomfang på grunn av dårlig fjell i østenden av Ryfylketunnelen, jf. Prop. 29. S (2021–2022) *Endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet* og Prop. 59 S (2021–2022). Statens vegvesen ble frikjent i tingretten, men entreprenøren har anket dommen. Saken skal opp i lagmannsretten høsten 2023, og det antas at dom kan foreligge våren 2024. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken etter at det foreligger nærmere avklaringer i rettssystemet.

Anleggsarbeidene startet i 2012. Ryfylketunnelen mellom Solbakk i Strand kommune og Hundvåg i Stavanger kommune ble åpnet for trafikk i 2019, mens Hundvågtunnelen mellom Hundvåg og Stavanger sentrum ble åpnet for trafikk i 2020. I 2023 pågår det restarbeider, i hovedsak utbedring av Hølleslitunnelen i Strand kommune.

Rv. 7 Hønefoss–Bu og rv. 52 Gol–Borlaug

Det er planlagt å gjennomføre enkelte utbedringstiltak. Det prioriteres bl.a. midler til restfinansiering av arbeidene med å utbedre Skjøiten bru på rv. 52 i Hemsedal kommune. Rv. 52 er den fjellovergangen mellom Østlandet og Vestlandet med høyest andel tungtransport. Tiltakene på rv. 52 skal bedre fremkommeligheten, trafikksikkerheten og driftsforholdene, særlig på vinterstid.

E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger

Regjeringen foreslår å stanse videre planlegging av fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss og tilbakeføre Ringeriksbanen til Bane NOR SF, jf. omtale under programområde 21.50 Jernbaneformål. Veidelen av prosjektet, strekningen E16 Skaret–Hønefoss, overføres som et eget veiprosjekt til Nye Veiers ordinære veiportefølje, og forutsettes dekket innenfor Nye Veiers ordinære årlige tilskudd, jf. omtale under kap. 1321 Nye Veier AS.

Det er videre planlagt å bruke statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av E16 på strekningen Bjørum–Skaret i kommunene Bærum og Hole i Viken. Denne strekningen gir en raskere og mer forutsigbar forbindelse mellom Oslo og Ringerike, vestlige deler av Innlandet og Vestlandet.

Det prioriteres å videreføre skredsikring av strekningene E16 Kvamskleiva i Valdres i Innlandet og rv. 5 Kjøsnesfjorden i Sunnfjord i Vestland.

Innenfor rammen prioriteres å videreføre arbeidene på utbedringsstrekningen på E16 i Valdres i Innlandet, på delstrekningene Fagernes–Øylo og Øye–Turtnes. Det er også funnet rom for enkelte gang- og sykkelveitiltak og trafikksikkerhetstiltak.

I tillegg prioriteres å videreføre arbeidene med å utbedre en rekke tunneler på E16, slik at disse tilfredsstiller krav i tunnelsikkerhetsforskriften. Det prioriteres bl.a. midler til oppstart av utbedringene av Lærdalstunnelen, til Dalevåg-, Dalseid-, Trollkone-, Hernes- og Hyvingtunnelene, til Arnanipa-, Sætre- og Bjørkhaugtunnelene samt til restfinansiering av arbeidene i Gudvanga- og Flenjatunnelene i Vestland.

Mill. kr

		Kostnads-ramme	Prognose for sluttkostnad
E16	Bjørum–Skaret, Viken	5 601	5 150
E16	Kvamskleiva, Innlandet	807	804
E16	Lærdalstunnelen, Vestland	2 502	2 173
E16	Gudvanga- og Flenjatunnelene, Vestland	1 072	1 041
E16	Dalevåg-, Dalseid-, Trollkone-, Hernes- og Hyvingstunnelen, Vestland	1 035	886
E16	Arnanipa-, Sætre-, Bjørkhaugtunnelen, Vestland	941	830
Rv. 5	Kjøsnesfjorden, Vestland	1 499	1 338

E16 Bjørum–Skaret i Viken

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 46 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud* og Innst. 215 S (2016–2017). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 129.

Prosjektet omfatter bygging av 8,4 km ny firefelts vei. I prosjektet inngår bl.a. en tunnel på 3,4 km under Sollihøgda i kommunene Bærum og Hole samt en tunnel på 0,8 km under Bukkesteinshøgda i Bærum kommune.

Anleggsarbeidene startet i 2021. Prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2025.

E16 Kvamskleiva i Innlandet

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 129.

Kvamskleiva, strekningen mellom Kvam og Hugavika på E16 i Vang kommune, er 5,4 km og svært skredutsatt. Prosjektet omfatter bygging av en 1,8 km lang tunnel samt utbedring og skredsikring av eksisterende vei i tilknytning til den nye tunnelen.

Anleggsarbeidene startet opp i 2020, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i oktober 2022. Midlene i 2023 vil gå til restfinansiering av prosjektet.

E16 Lærdalstunnelen i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 129.

Det omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften og elektroforskriftene. Bl.a. skal det bygges flere nye tekniske bygg med tilhørende bergrom. Ventilasjonen oppgraderes ved at eksisterende ventilasjonsanlegg blir supplert med to nye sjaktventilatorer i en ny ventilasjonstunnel. I tillegg skiftes lysanlegget, det bygges nødstasjoner, og installeres ledelys og nytt overvåkingssystem.

Det er lagt opp til at utbedringsarbeidene kan starte opp høsten 2023, og arbeidene er ventet ferdigstilt i 2028.

E16 Gudvanga- og Flenjatunnelene i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 29 S (2021–2022) *Endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet*.

Det omfatter en rekke tiltak i Gudvanga- og Flenjatunnelene i Aurland kommune for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften og elektroforskriftene.

Arbeidene startet i 2016 og er planlagt ferdigstilt i desember 2022. Midlene vil i 2023 gå til restfinansiering av prosjektet.

E16 Dalevåg-, Dalseid-, Trollkone-, Hernes- og Hyvingstunnelene i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 29 S (2021–2022) *Endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet*.

Det omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften og elektroforskriftene på tunneler på E16 i kommunene Vaksdal og Voss.

Utbedringsarbeidene startet opp sommeren 2022, og de ventes ferdigstilt i 2026.

E16 Arnanipa-, Sætre-, Bjørkhaugtunnelene i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 29 S (2021–2022) *Endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet*.

Det er et tunneloppgraderingsprosjekt i Bergen kommune. Det omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften og elektroforskriftene. Bl.a. skal det bygges flere nye tekniske rom. Det er behov for å skifte ut en del av systemet for å håndtere overvann og brannfarlig væsker samt det eksisterende ventilasjonssystemet.

Arbeidene startet i 2019 og er planlagt å være ferdig i desember 2022. Midlene vil i 2023 gå til restfinansiering av prosjektet.

Rv. 5 Kjøsnesfjorden i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 130.

Det omfatter skredsikring ved bygging av en 6,5 km lang tunnel i tilknytning til den eksisterende Støylsnestunnelen frem til Kjøsnes i Sunnfjord kommune. På Kjøsnes blir det bygd 350 meter vei i dagen fra tunnelåpningen og frem til eksisterende rv. 5.

Anleggsarbeidene startet i 2019, og prosjektet åpner for trafikk i oktober 2022. Midlene vil i 2023 gå til restfinansiering av prosjektet.

Korridor 6 Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

Korridoren er hovedforbindelsen mellom Oslo og Trondheim og videre for transport mot Nord-Norge og Nord-Vestlandet. Den har en viktig nasjonal funksjon, med koblinger til store nasjonale terminaler som havnene i Oslo og Trondheim, Alnabruterminalen og Oslo lufthavn, Gardermoen. I korridoren er det to alternative ruter mellom Oslo og Trondheim, E6 gjennom Gudbrandsdalen og rv. 3 gjennom Østerdalen. Det er mye pendling i korridoren, spesielt inn mot Oslo-området. Veitransport er den dominerende transportformen for gods i korridoren, og målt i antall tonn går 74 pst. av godstransporten mellom Oslo og Trondheim på vei. Rv. 15 Otta–Måløy, E136 Dombås–Ålesund og rv. 70 Oppdal–Kristiansund er viktige for transport av bl.a. fisk, fiskeprodukter og møbler.

Hovedutfordringene i korridoren er kapasitet og hastighet på vei inn mot og gjennom byområder og tettsteder. Fremkommeligheten i større byområder er vanskelig. Det er et mål for flere av byene i korridoren å redusere personbiltrafikken samtidig som det er et mål å legge til rette for myke trafikanter og sørge for et godt kollektivtilbud. Enkelte høyfjellsstrekninger har dårlig fremkommelighet på vinterstid. Flere steder er utsatt for flom og skred, og det er lange omkjøringsveier.

Det er i de senere årene investert betydelige beløp i korridoren, som f.eks. utbygging av flere delstrekninger på E6 i Gudbrandsdalen og fra Kolomoen til Moelv samt rv. 3 på strekningen Løten–Elverum.

E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger

Det er planlagt å bruke statlige midler og bompenger til å videreføre prosjektet rv. 4 Roa–Gran grense, inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Innlandet og Viken. Videre er det lagt til grunn bompenger og forskudd til prosjektet rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag.

Det settes av statlige midler i gjeldende byvekstavtaler til flere tiltak i Oslo- og Trondheimsområdet, jf. *Byomtaler – byvekstavtaler* under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak. Midlene brukes på tiltak for bedret kollektivtransport og for å legge til rette for gående og syklende.

For å øke trafikksikkerheten prioriteres bl.a. tiltak for å redusere møteulykker samt for å redusere sannsynligheten for og konsekvensene av utforkjøringer. Det er også satt av midler til diverse mindre tunnelsikkerhetstiltak og skredsikringstiltak.

Mill. kr

		Kostnads-ramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Moelv–Øyer, Innlandet	-	14 281
E6	Nedgård (Ulsberg)–Melhus, Trøndelag	-	18 557
Rv. 706	Nydalsbrua med tilknytninger, Trøndelag	1 548	1 548
Rv. 4	Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken, Innlandet og Viken	2 400	2 181

E6 Moelv–Øyer i Innlandet

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 119 S (2018–2019) *Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv – Øyer i kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer i Hedmark og Oppland*. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 131.

Nye Veier AS har ansvaret for prosjektet. Det skal bygges 43 km som firefelts motorvei med 110 km/t. Strekningen er delt i tre entrepriser, hhv. Moelv–Roterud, Roterud–Storhove og Storhove–Øyer. Prosjektet skal bidra til økt trafikksikkerhet, bedre fremkommelighet og stimulere til vekst og utvikling i Innlandet samt tilgrensende regioner.

Delstrekningen E6 Storhove–Øyer er i kontraheringsfasen, og det er lagt opp til byggestart i 2023.

Nye Veier arbeider med prosjektutvikling og planarbeid for delstrekningen E6 Moelv–Roterud. Målet er å gjenbruke store deler av eksisterende E6, ved å ta vare på det som er bra og forsterke veien der det er nødvendig, slik at det oppnås motorveistandard. Strekningen omfatter ny bru over Mjøsa. Delstrekningen E6 Roterud–Storhove er 23 km lang, og Nye Veier vil gjenbruke E6 på store deler av strekningen for å redusere utslipp og naturinngrep. Selskapet har inngått kontrakt med entreprenør for utarbeidelse av reguleringsplan. Det foreligger innsigelse i forbindelse med passering av Lågendeltaet. Nye Veier legger opp til anleggsstart når kostnadene er innenfor akseptable rammer og innsigelse er avklart.

Totalt vederlag avtalt i veiutbyggingsavtalen med Nye Veier AS er 14 281 mill. kr. Bompengefinansieringen utgjør 5 946 mill. kr.

E6 Nedgård (Ulsberg)–Melhus i Trøndelag

Nye Veier AS har ansvaret for prosjektet. I 2021 ble strekningen, etter avtale med Samferdselsdepartementet, forlenget til Nedgård og utvidet fra fire til fem entrepriser. Delprosjektet E6 Kvål–Melhus sentrum åpnet i juni 2022.

E6 fra Berkåk i Rennebu kommune til Vindåsliene i Midtre Gauldal kommune er 16 km lang. Det blir fire kjørefelt, og fartsgrensen er hovedsakelig 110 km/t. Planen er å starte bygging av denne parsellen i 2023. På de tre øvrige delprosjektene, Nedgård–Berkåk, Korporalsbrua–Gyllan og Gyllan–Kvål, pågår arbeider med å optimalisere kostnader og nytte samt med reguleringsplan. Dette innebærer at valg av veistandard, skiltet hastighet og konsekvensene for omgivelsene vurderes på nytt.

Totalt vederlag avtalt i veiutbyggingsavtalen med Nye Veier AS er 18 557 mill. kr. Bompengefinansieringen utgjør 6 149 mill. kr.

Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger i Trøndelag

Prosjektet inngår i Miljøpakke Trondheim trinn 3, jf. Prop. 36 S (2017–2018) *Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevjingsperiode og endringar i takst- og rabattsystemet* og Innst. 157 S (2017–2018). Prosjektet finansieres med statlig midler og bompenger. Deler av de statlige midlene forskutteres med bompenger fra Miljøpakke Trondheim, jf. Prop. 110 S (2018–2019) *Nokre saker om veg, jernbane og post*. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 131.

Prosjektet omfatter bygging av ny firefelts bru over Nidelva med tilknytninger til veinettet på begge sider av elva og inngår i utbyggingen av ringveisystemet rundt Trondheim.

Anleggsarbeidene startet i 2020, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2024.

Rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Innlandet og Viken

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 23 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av rv. 4*

på strekningen Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Innlandet og Innst. 132 S (2020–2021). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 131.

Prosjektet omfatter bl.a. bygging av 4,1 km firefelts vei med midtrekkverk på strekningen Roa–Gran grense. Sammen med utbyggingen på strekningen Lunner grense–Jaren blir det 13,5 km sammenhengende firefelts vei fra Roa til Jaren. I tillegg omfatter prosjektet bygging av 3,8 km trefelts vei med midtdeler på delstrekningen Jaren–Amundrud. På strekningen Almenningsdelet–Lygnebakken utvides bredden langs om lag 5 km av strekningen.

Anleggsarbeidene startet opp i 2021, og hele prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2024. Det er lagt opp til at delstrekningen Jaren–Amundrud åpnes for trafikk i desember 2022, og at strekningen Roa–Gran grense åpnes for trafikk i 2023.

Rv. 3 Kolomoen–Ulsberg med tilknytninger

Det settes av midler til årlig kontraktsfestet vederlag til OPS-selskapet for rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet.

Langs rv. 3 videreføres utbedring av delstrekningene Rendalen–Alvdal og Tunna bru–Lonåsen i Rendalen, Alvdal, Stor-Elvdal og Tynset kommuner. Det er også prioritert enkelte trafikksikkerhets- og miljøtiltak.

Rv. 15 Otta–Måløy i Innlandet og Vestland

Det prioriteres utbedringstiltak for å bidra til økt fremkommelighet på ruten samt enkelte punktvise skredsikringstiltak. Videre er det funnet rom for å utbedre enkelte tunneler.

E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger

Det settes av statlige midler og bompenger til prosjektet E136 Breivika–Lerstad i Ålesund. Videre er det prioritert midler til enkelte mindre utbedringstiltak, trafikksikkerhetstiltak og kollektivtransporttiltak.

Mill. kr

	Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E136 Breivika–Lerstad, Møre og Romsdal	2 592	2 265

E136 Breivika–Lerstad i Møre og Romsdal

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 201 S (2020–2021*) Utbygging og finansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal*, Innst. 654 S (2020–2021). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 2 S (2021–2022) *Endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet (driftskreditt til Nye Veier AS og kostnadsrammer) og revisjon av bompengepakke (fylkesveg)*.

Prosjektet omfatter bygging av 3 km ny firefelts vei i tunnel fra Breivika til Lerstad i Ålesund. I tillegg skal det bygges et nytt toplanskryss. Prosjektet skal redusere miljøbelastningen og barrierevirkningen for bydelen Lerstad der eksisterende fylkesvei går, og for bydelen Åse som får redusert trafikkbelastning når E136 legges utenom bydelen. Prosjektet skal fremme miljøvennlig transport ved å frigjøre kapasitet i veinettet for buss og ved å legge til rette for gående og syklende. Det vil gi bedre fremkommelighet, redusert reisetid og lavere ulykkeskostnader, og den nye veien vil ha en standard som er tilpasset fremtidig kjørehastighet og transportvekst.

Anleggsarbeidene startet opp i 2022, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2026.

E136 Dombås–Vestnes i Innlandet og Møre og Romsdal

E136 Dombås–Vestnes bygges ut av Nye Veier AS. Dette er en strekning på om lag 150 km fra Dombås sentrum, via Lesja og gjennom Romsdalen til Åndalsnes, og videre vestover til den møter E39 på Vestnes. Deler av strekningen har dårlig standard med krappe svinger, mange kryss og avkjørsler. Det er i tillegg identifisert elleve skredpunkter på strekningen. Det er utfordringer med fremkommeligheten på vinterstid på grunn av kraftig stigning flere steder. Planarbeid knyttet til å identifisere problemer og planlegge for punktvis

utbedring på strekningen er i gang, og det planlegges å sette i gang tiltak i 2023.

Rv. 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger

Det er lagt til grunn å videreføre arbeidene med utbedringsstrekningen Oppdal–Sunndalsøra. I tillegg er det prioritert midler til å utbedre enkelte tunneler. Det er også lagt til grunn midler til enkelte trafikksikkerhetstiltak.

Korridor 7 Trondheim–Bodø med armer til svenskegrensen

E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger

Korridoren strekker seg fra Trondheim til Bodø og er sentral for transport mellom Nord- og Sør-Norge.

Områdene Trondheim–Steinkjer og Bodø–Salten er de største bo- og arbeidsmarkedsregionene i korridoren. Over 90 pst. av reisene i korridoren går til og fra områdene rundt Trondheim og Bodø og inn mot disse byene. De fleste reiser med bil.

Hovedutfordringene i korridoren er høye transportkostnader for gods, lange reisetider og kapasiteten med tidvis mye kø inn mot byområdene Trondheim og Bodø. På E6 er det også vansker med tunnelsikkerhet mellom Trondheim og Stjørdal. Mellom byområdene er det lange avstander, med til dels lav veistandard og lange transporttider. Deler av strekningen mellom Steinkjer og Fauske er smal og svingete, noe som er spesielt vanskelig for tungtransporten. I tillegg mangler strekningen gul midtlinje, og det er risiko for at veien kan bli stengt på grunn av værforhold samt ulykker. På veinettet i korridoren med lite trafikk er det en stor andel tungtrafikk. Flere lengre strekninger er utsatt for skred, flom og vinterstenging.

Lengre strekninger på E6 Helgeland er blitt utbedret. Videre er det gjennomført flere tiltak på rv. 80 ved Bodø.

I 2023 prioriteres tiltak og løsninger som legger til rette for økt pålitelighet og redusert reisetid for person- og godstransport.

Arbeidene på andre etappe av E6 Helgeland sør, på delstrekningen Kapskarmo–Brattås–Lien i Grane kommune, videreføres i 2023. Videre er det funnet rom for utbedringstiltak på E6 Fjerdingen–Grøndalselv i kommunene Grong og Namsskogan i Trøndelag med ny trasé der det er nødvendig. Rammen til mindre tiltak gir rom for oppstart av nye utbedringsstrekninger. Statens vegvesen har opplyst at utbedringsstrekningen Sandvika–Sagelva på rv. 80 i Nordland kan være aktuell, men dette vurderer etaten gjennom året.

Mill. kr

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Ranheim–Åsen, Trøndelag	-	14 566
E6	Helgeland sør, Nordland	6 297	6 119

E6 Ranheim–Åsen i Trøndelag

Prosjektet er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 81 S (2017–2018) *Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ranheim–Åsen i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger i Trøndelag*. Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 133. Prosjektet bygges ut av Nye Veier AS.

Det legges til grunn 110 km/t fartsgrense på mesteparten av strekningen. Strekningen er inndelt i to delprosjekter. Delprosjektet E6 Ranheim–Værnes utvider 23 km til firefelts vei mellom Trondheim og Stjørdal. Nye tunnelløp er en del av denne utbyggingen, og de er viktige for å forbedre rømningsmulighetene i tunnelene og bidra til redusert og forutsigbar reisetid mellom Trondheim og Værnes. Byggingen startet i 2020, og prosjektet er planlagt bygd ferdig frem til Værnes i 2025.

Delprosjektet E6 Kvithammar–Åsen på 19 km utbedrer veiforbindelsen mellom Trondheim og Steinkjer. Prosjektet er under bygging og er planlagt ferdig i 2026.

Veiutbyggingsavtalen med Nye Veier AS forutsetter et totalt vederlag på 14 566 mill. kr, der bompengefinansieringen skal bidra med 6 788 mill. kr.

E6 Sørelva–Borkamo i Nordland

Strekningen E6 Sørelva–Borkamo i Saltdal kommune er på om lag 20 km og bygges ut av Nye Veier AS. Dagens vei er til hinder for et sammen-

hengende og effektivt stamveinett i regionen. I hovedsak dreier dette seg særlig om smal og svingete vei med mange ulykker og med vanskelige kjøreforhold om vinteren. Veien planlegges som en tofelts vei med fartsgrense 90 km/t og forsterket midtoppmerking. Det er lagt opp til byggestart i 2023.

E6 Helgeland sør i Nordland

Prosjektet er andre etappe av den planlagte utbyggingen av E6 på Helgeland og er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 148 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av E6 på strekninga Nord-Trøndelag grense–Korgen, inkl. Brattåsen–Lien i Vefsn og Grane kommunar (E6 Helgeland sør) i Nordland* og Innst. 32 S (2015–2016). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 133–134.

Prosjektet består av to delprosjekter, en veiutviklingskontrakt og Kapskarmo–Brattåsen–Lien i Grane kommune.

Anleggsarbeidene innenfor veiutviklingskontrakten startet i 2017. 47,7 km av strekningen ble åpnet for trafikk i 2020, som var ett år tidligere enn planlagt. I veiutviklingskontrakten inngår også drift av de aktuelle delstrekningene etter at anleggsarbeidene var ferdige.

For utbygging av strekningen Kapskarmo–Brattåsen–Lien er det valgt en mer tradisjonell konkurranseform, der drift og vedlikehold ikke inngår. Prosjektet omfatter omlegging av E6 i ny trasé vest for tettstedene Trofors og Grane over en strekning på 22 km med bl.a. en tunnel og to bruer for kryssing av Vefsna og Svenningdalselva. I tillegg inngår ombygging av lokalt veinett.

Anleggsarbeidene på delstrekningen Kapskarmo–Brattåsen–Svenningelv startet i 2018, og strekningen ble åpnet for trafikk i 2019. Gjenstående delstrekning Svenningelv–Lien startet opp i 2021, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2025.

Korridor 8 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland

Korridoren binder sammen de nordligste delene av landet. På grunn av lange avstander er sjø- og lufttransport viktig. E6 er eneste landbaserte forbindelse mellom Bodø og Kirkenes i Norge. Rv. 80 Fauske–Bodø, E8 Riksgrensen (Finland)/Skibotn–Tromsø, E75 Riksgrensen (Finland)/Samelandsbrua–Vardø og rv. 94 Skaidi–Hammerfest gir forbindelse til byene og er viktige for lokal og regional transport i korridoren.

Deler av veinettet er i dårlig stand, med smal vei og dårlig bæreevne samt lav tunnelstandard på flere strekninger. Vintersesongen er lang, og på høyfjellsovergangene er det vanskelig å opprettholde god regularitet. Flere strekninger mangler gode omkjøringsmuligheter. Korridoren har flere flaskehalser for tungtransport på E6, E10 Riksgrensen (Sverige)/Bjørnfjell–Å i Lofoten, E8 Riksgrensen (Finland)/Skibotn–Tromsø og E45 Riksgrensen (Finland)/Geađgejávri–Alta. Kombinasjonen av smal vei, krappe svinger og stigninger gir problemer for tungtransporten. For person- og godstransport er veitransport dominerende på de korte strekningene. Inn mot og i byområdene Tromsø, Narvik, Hammerfest, Alta og Kirkenes er det ventet økt trafikk de neste årene.

Det prioriteres tiltak og løsninger som legger til rette for økt pålitelighet og redusert reisetid for person- og godstransport i korridoren.

E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger

Veistrekningene mellom Narvik og Nordkjosbotn er de viktigste rutene for transport av fersk fisk. Hålogalandsbrua åpnet i 2018, og med denne ble reisetiden til og fra Narvik mot Vesterålen/Lofoten og Tromsø betydelig redusert.

Ruten har flere skredutsatte strekninger som f.eks. langs E10 i Lofoten og E6 nord for Tysfjorden.

Vekst i reiselivsnæringen gir tidvis problemer med fremkommeligheten på de mest besøkte reisemålene og -rutene, spesielt i Lofoten og Vesterålen.

Det settes av midler til å videreføre arbeidene på prosjektet E8 Sørbotn–Laukslett i Tromsø kommune i Troms og Finnmark. Prosjektet skal gi økt fremkommelighet samt kortere og sikrere innfartsvei til Tromsø.

Videre prioriteres utbedringstiltak, bl.a. til å utbedre ferjekaier på sambandene Bognes–Skarberget på E6 og Drag–Kjøpsvik på rv. 827 i kommunene Hamarøy og Narvik i Nordland. Det prioriteres også bl.a. enkelte tiltak for gående og syklende og enkelte fornyingstiltak.

De forberedende arbeidene for OPS-prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Troms og Finnmark vil bli videreført. E10 er en viktig næringstransportåre, bl.a. for fisketransport. Strekningen har dårlig kurvatur, bratte stigninger og smal vei. Deler av strekningen har redusert fartsgrense på grunn av bebyggelse tett langs veien. I 2023 vil det bli gjennomført forberedende arbeider, og det legges opp til anleggsstart i løpet av året.

Mill. kr

		Kostnads-ramme	Prognose for sluttkostnad
E6/rv. 827	Bognes–Skarberget og Drag–Kjøpsvik, Nordland	1 041	980
E8	Sørbotn–Laukslett, Troms og Finnmark	2 535	2 163

E6/rv. 827 Bognes–Skarberget og Drag–Kjøpsvik i Nordland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 135.

Prosjektet legger til rette for elektrifisering av ferjesambandene E6 Bognes–Skarberget og rv. 827 Drag–Kjøpsvik over Tysfjorden. Ferjeleiene ligger i kommunene Narvik og Hamarøy. Arbeidene omfatter økt kapasitet i kraftforsyningen til ferjeleiene samt ombygging av ferjeleiene ved Bognes, Skarberget og Drag for å ta imot større ferjer, utvide antall oppstillingsplasser og legge til rette for universell utforming. Prosjektet omfatter også bygging av ny ferjekai ved Kjøpsvik, da dagens ferjekai er i dårlig stand.

Styrings- og kostnadsrammen til prosjektet er fastsatt til henholdsvis 562 mill. 2019-kr og 670 mill. 2019-kr. Prisomregnet til 2023-kr er styringsrammen 623 mill. kr og kostnadsrammen 756 mill. kr.

Prognosen for sluttkostnad i prosjektet er 980 mill. 2023-kr, eller om lag 350 mill. kr over fastsatt styringsramme og om lag 225 mill. kr over fastsatt kostnadsramme. Årsakene til kostnadsøkningen er sammensatt. Mottatte tilbud fra entreprenører var langt høyere enn byggherreoverslaget. I tillegg er anleggsbidraget knyttet til den lokale kraftdistributørens fremføring av strøm til kaiene vist seg å bli langt høyere enn opprinnelig lagt til grunn. Grunnforholdene i området har også vist seg å være vanskeligere enn først antatt. Det er også generelle problemer med leveranser og prisøkninger på innsatsfaktorer, noe som bidrar til økt økonomisk usikkerhet i prosjektet.

Statens vegvesen har vurdert potensialet for kutt i prosjektet, men har konkludert med at dette ikke er mulig uten at dette går på bekostning av prosjektets mål.

Samferdselsdepartementet foreslår at kostnadsrammen økes til 1 041 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Anleggsarbeidene startet opp i 2021, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2023, mot tidligere forutsatt i 2022.

E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark

Prosjektet er besluttet delvis bompengefinansiert og med OPS som kontraktsform, jf. Prop. 101 S (2020–2021) *Gjennomføring av E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering* og Innst. 380 S (2020–2021). Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 135.

Prosjektet omfatter bygging av til sammen 82 km vei. I tillegg til strekningen Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt på E10 og rv. 85 omfatter prosjektet en kort strekning av rv. 83 fra E10 i retning Harstad og utbedring av dagens E10 mellom Fiskfjord og Kåringen. E10 fra Tjeldsund bru til Gullesfjordbotn som er en del av forbindelsen mellom Lofoten/Vesterålen og E6, blir kortet inn med om lag 30 km.

Anskaffelsesprosessen for OPS-kontrakten startet opp i 2021, og det er lagt opp til at kontrakt blir inngått i 2023. Dette vil legge til rette for at anleggsarbeidene også vil kunne starte opp i løpet av 2023. Det er i 2023 planlagt å bruke midler til forberedende arbeider, byggherreorganisasjonen og grunnerverv. Disse utgiftene dekkes over kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer, mens midler til OPS-prosjektet dekkes over kap. 1320, post 29 OPS-prosjekter.

E8 Sørbotn–Laukslett i Troms og Finnmark

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 135.

Det omfatter bygging av 9,7 km tofeltsvei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Dette vil redusere kjørelengden på strekningen med 2,5 km. Veien bygges i ny trasé på vestsiden av Ramfjorden som krysses med en 870 meter lang bru.

Anleggsarbeidene startet opp våren 2022, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2026, mot tidligere planlagt høsten 2025.

E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger

E6 vest for Alta er utbedret, og det er gjort tiltak på rv. 94 Skaidi–Arisberget og E105 Kirkenes–Storskog.

I 2023 gjennomføres restarbeider og sluttoppgjør for skredsikring av strekningen E69 Skarvbergtunnelen i Troms og Finnmark. Rammen til mindre tiltak gir rom for oppstart av nye utbedringsstrekninger. Statens vegvesen har opplyst at utbedringsstrekningen Mollstrand–Grøtnes på rv. 94 i Hammerfest kommune kan være aktuell, men dette vurderer etaten gjennom året.

Det prioriteres også fornying av flere bruer på E6.

Mill. kr

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Kvænangsfjellet, Troms og Finnmark	-	1 779
E69	Skarvbergtunnelen, Troms og Finnmark	1 597	1 545

E6 Kvænangsfjellet i Troms og Finnmark

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 136.

E6 gjennom Troms og Finnmark er en viktig transportåre både nasjonalt og regionalt, og er eneste transportforbindelse gjennom Norge i dette området. Strekningen E6 Kvænangsfjellet er på 24 km. Veien har vanskelig kurvatur for tyngre kjøretøy og er på grunn av vanskelige værforhold ofte stengt eller kolonnekjørt vinterstid. Prosjektet omfatter bygging av 24 km lang tofelts vei, med om lag 6 km i tunnel.

Anleggsarbeidene startet opp i 2021, og prosjektet planlegges ferdigstilt i 2024.

Samferdselsdepartementet har inngått veiutbyggingsavtale med Nye Veier AS om utbygging av prosjektet. Veiutbyggingsavtalen forutsetter et totalt vederlag på 2 000 mill. kr, som finansieres med statlige midler.

E69 Skarvbergtunnelen i Troms og Finnmark

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 136.

Det omfatter bygging av 6,8 km vei i Porsanger kommune, hvorav 3,5 km i tunnel. En stor del av dagstrekningen følger dagens trasé. Prosjektet omfatter skredsikringstiltak på dagstrekningen med bl.a. skredvoller og korter inn E69 med 1,4 km.

Anleggsarbeidene startet i 2019, og prosjektet er nå planlagt åpnet for trafikk i 2023, mot opprinnelig forutsatt i 2021.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023	Endring i pst.
1330	Særskilte transporttiltak	1 204 503	1 313 500	1 524 700	16,1
1332	Transport i byområder mv.	4 530 889	5 240 100	5 508 400	5,1
	Sum kategori 21.40	5 735 392	6 553 600	7 033 100	7,3

Inntekter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023	Endring i pst.
4330	Særskilte transporttiltak	14 985	19 400	20 000	3,1
4331	Infrastrukturfond	2 058 625	2 053 000	100 000 000	4770,9
	Sum kategori 21.40	2 073 610	2 072 400	100 020 000	4726,3

Programkategorien omfatter ordninger knyttet til kollektivtransport og infrastrukturfondet. Det foreslås bevilget 7 mrd. kr som er en økning på 7,3 pst. fra saldert budsjett 2022. Økningen gjelder i hovedsak bevilgningen til kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes og tilskudd til byområder.

Inntektene på om lag 100 mrd. kr gjelder i hovedsak tilbakebetaling av innskuddene i infrastrukturfondet fordi fondet foreslås avviklet.

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak omfatter bevilgninger til utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes, reiseplanlegger og elektronisk billettering samt kjøp av tjenester fra Entur AS. Det foreslås bevilget 316,5 mill. kr til utvidet TT-ordning, 1 075 mill. kr til kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes, 82,8 mill. kr til nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering samt 30,4 mill. kr til tilskudd til tettere samarbeid om data. Til kjøp av gebyrfinansierte tjenester fra Entur AS foreslås 20 mill. kr.

Kap. 1332 Transport i byområder omfatter bevilgninger til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, konkurransen Smartere transport og tilskudd til byområder. Det foreslås 2,1 mrd. kr til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, 11,1 mill. kr til konkurransen Smartere transport og 3,4 mrd. kr til tilskudd i byområder.

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, *kan overføres*	185 372	308 400	316 500
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	766 331	888 900	1 075 000
71	Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak	161 453		
76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, *kan overføres*	76 362	81 800	82 800
77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	14 985	19 400	20 000
78	Tettere samarbeid om data		15 000	30 400
	Sum kap. 1330	1 204 503	1 313 500	1 524 700

For endringer i bevilgninger etter saldert 2022 vises det til kapittel 4.3 i del I.

Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov

Det foreslås bevilget 316,5 mill. kr. Med bevilgningsforslaget videreføres ordningen for de fylkeskommunene/områdene som nå er omfattet. Områdene som ikke er dekket av den utvidede TT-ordningen, er tidligere Vest-Agder og Akershus samt Oslo og Rogaland.

Fylkeskommunene har ansvaret for TT-ordningen (tilrettelagt transport for funksjonshemmede) som en del av ansvaret for den lokale kollektivtransporten. Denne ordningen er ment brukt til fritidsreiser. I likhet med det ordinære kollektivtilbudet er det store variasjoner i TT-tilbudet fra fylke til fylke.

Den utvidede TT-ordningen for brukere med særskilte behov er en statlig toppfinansieringsordning som tilbyr 200 enkeltreiser i året til brukere med særlige behov, definert som rullestolbrukere og blinde/svaksynte. Av totalt om lag 107 000 TT-brukere, var det ved utgangen av 2021 rundt 14 000 brukere som var omfattet av den utvidede TT-ordningen.

Fylkeskommunene fikk i 2021 tildelt 356 mill. kr, men har rapportert om at 172 mill. kr ikke ble brukt. Ubrukte midler ett år trekkes fra tildelingen til fylkeskommunene påfølgende år. Reiserestriksjoner på grunn av koronapandemien og en generell oppfordring om å ikke reise, førte til at brukerne reiste betydelig mindre enn normalt. Mange av brukerne er dessuten i risikogrupper og har holdt sin reiseaktivitet på et minimum. Mindreforbruket i ordningen i 2021, som i 2020, er derfor antatt å være betydelig større enn i et normalår. Men også før koronapandemien var det relativt få som benyttet 200 reiser årlig.

Oslo Economics evaluerte den utvidede TT-ordningen i 2022. Evalueringen viser at ordningen bidrar til et bedre transporttilbud for brukerne som er omfattet av den, men at ressursbruken både totalt og per bruker er høy. Videre viser evalueringen at det er en uheldig grensegang mellom brukergruppene i den utvidede ordningen og øvrige brukergrupper, og ordningen fremstår som diskriminerende for andre brukere med nedsatt funksjonsevne som har tilsvarende behov for økt mobilitet og samfunnsdeltakelse. I tillegg er det uheldig at ikke alle fylkeskommuner er omfattet av ordningen, fordi dette medfører at en statlig tilskuddsordning gir brukere svært ulikt reisetilbud avhengig av bostedsfylke. Ifølge evalueringen viser rapporteringen fra fylkeskommunene at det i gjennomsnitt er lav bruksgrad, som tyder på at ikke alle brukere benytter 200 TT-reiser årlig. Samferdselsdepartementet vil vurdere innretningen av ordningen i lys av evalueringen.

Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes

Det foreslås bevilget 1 075 mill. kr.

Formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester er å sikre et daglig tilbud hele året mellom Bergen og Kirkenes i begge retninger for distansereisende samt tilby godstransport nord for Tromsø. Distansereisende er passasjerer som kjøper billett på selvvalgt strekning, med ev. tillegg for lugar og ordinære måltider ombord.

Staten har inngått tre delavtaler for kystruten Bergen–Kirkenes for perioden 2021–2030. Det ble inngått to delavtaler med Hurtigruten Coastal AS for henholdsvis fire og tre skip samt en delavtale med Havila Kystruten AS for fire skip. Avtalene omfatter også klima- og miljøkrav som sikrer at CO_2-utslippene fra skipene som betjener ruten, blir betydelig lavere enn under forrige kontrakt. Foreslått bevilgning fordeles med om lag 720 mill. kr til Hurtigruten Coastal og om lag 350 mill. kr til Havila Kystruten i henhold til inngåtte avtaler.

Koronapandemien har hatt betydelige konsekvenser for leverandørene. Frem til juli 2021 seilte Hurtigruten Coastal AS fortsatt med redusert kapasitet. Trafikken med kystruten Bergen–Kirkenes målt i antall distansereisende var 73 598 i 2021, noe som er om lag en tredel av antallet i 2019.

For Havila Kystruten AS ble byggingen av selskapets fire nye skip sterkt forsinket. Rederiet hadde derfor ingen skip i drift ved oppstart av den nye kontrakten 1. januar 2021. Første skip, Havila Capella, kom i drift 12. desember 2021, mens Havila Castor startet seilinger på kystruten 10. mai 2022. Havila Capellas forsikringer ble rammet av sanksjonene mot Russland i forbindelse med krigen i Ukraina, og skipet ble liggende i opplag fra midten av april til slutten av juni 2022. Havila Kystruten meldte 15. september 2022 at det har inngått avtaler om refinansiering av rederiets kystruteskip.

Havila Kystruten opplyste samtidig at de to siste skipene, Havila Polaris og Havila Pollux, forventes å komme i drift, slik at rederiet etter planen vil seile med gradvis økning til full kapasitet mot slutten av første kvartal 2023. Hurtigruten Coastal AS oppgraderer sine kystruteskip og vil i første halvår 2023 seile med noe redusert kapasitet som følge av verftsopphold.

Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering

Det foreslås bevilget 82,8 mill. kr som er om lag samme nivå som saldert budsjett 2022.

Bevilgningen på posten dekker statens andel av utgifter til felles billetteringstjenester, mens fylkeskommuners og transportoperatørers andel dekkes over kap. 1330, post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS.

Jernbanedirektoratet skal bidra til at det er enkelt å reise med kollektivtransport, og at statens initiativer på området blir ivaretatt på en helhetlig og effektiv måte. Videre har direktoratet ansvaret for å fastsette standardene for kunngjøring av reiseinformasjon og elektronisk billettering. Direktoratet inngår og følger opp avtaler med Entur AS.

Entur AS har ansvaret for å forvalte, drifte og videreutvikle en nasjonal infrastruktur og relaterte tjenester innen reiseplanlegging og billettsalg i kollektivtransporten. Videre skal selskapet legge til rette for en mer effektiv forvaltning og bruk av de stadig økende datamengdene som genereres i kollektivtransportsektoren. Analyse av datamaterialet bidrar til bedre beslutningsgrunnlag og kan gi innsikt og gevinster på en rekke områder, bl.a. planlegging, drift og bedre tjenester til brukerne og sektoren for øvrig.

Det skal være enkelt å planlegge reiser og kjøpe billetter, uavhengig av hvor man er og hvilket selskap som tilbyr kollektivtransporten. Staten legger til rette for dette gjennom:

- å fastsette standarder for kunngjøring av reiseinformasjon og utforming av elektroniske billettløsninger
- å innhente og gjøre tilgjengelig rutedata, takstdata og annen reiseinformasjon i en nasjonal digital løsning
- å drive en nasjonal og konkurransenøytral reiseplanleggingstjeneste
- å sørge for grunnleggende systemer som gjør det mulig å kjøpe digitale billetter på tvers av regioner og kollektivoperatører.

Ved at informasjon om kollektivtransport i Norge er samlet på ett sted blir det lettere å reise kollektivt i Norge. Gjennom Enturs nasjonale digitale infrastruktur deles rute- og sanntidsdata åpent med kollektivselskapene, internasjonale selskaper og norske aktører. Informasjonen brukes av aktører som Ruter, Skyss og AtB, med reisesøk i apper og nettsider. I tillegg leverer Entur data til reisesøk i andre internettbaserte kartløsninger, som f.eks. Google Maps. Over 60 kollektivtransport-

aktører leverer i dag data om ruter, sanntid, transportmidler og priser til Entur. For å være relevante må de digitale systemene for billettsalg og prisberegning støtte utviklingen i kollektivbransjen.

Entur samler også informasjon om tilbudet av fleksibel transport og andre nye transportformer, f.eks. elsparkesykler, bysykler og bildeling med og uten fast plass. I 2023 er det lagt opp til å fortsette arbeidet med å inkludere informasjon om andre former for persontransport, slik at reisesøk kan gjøres dør-til-dør. Dette skjer i tett samarbeid mellom Jernbanedirektoratet, Entur, Statens vegvesen og representanter for transportsektoren.

Den nasjonale løsningen har tilnærmet full dekning av områder og kollektivtransportaktører, og inneholder om lag 4 000 rutetabeller og 60 000 stoppesteder. Dette bidrar til god tilgjengelighet til kollektivdata. Data samles inn i standardisert format, og det er lagt til rette for at det skal være enkelt også for små aktører å sende inn data. Reiseplanleggeren er oppdatert med forbedret ytelse, bedre bredde i resultatene og informasjon ved avvik, og flere muligheter for å vekte ulike kriterier som f.eks. reisetid, pris, bytter eller karbonavtrykk. Entur har både deltatt i og ledet nordisk og europeisk standardiseringsarbeid, og selskapet har utviklet seg til å bli et ledende fagmiljø som har høstet internasjonal anerkjennelse.

Entur samarbeider med kollektivtransportnæringen for å oppnå mer sømløs reiseplanlegging og billettering for hele landet, slik at de reisende skal kunne planlegge og kjøpe sine kollektivreiser på ett sted. Arbeidet med å koble sammen enda flere kollektivtransportleverandører fortsetter i 2023. I juni 2021 var billetter for togoperatørene Vy, Go Ahead og SJ samt avtalte billetter for den fylkeskommunalt drevne kollektivtrafikken i Oslo, Viken, Innlandet, Vestfold og Telemark, Rogaland, Trøndelag og Vestland, tilgjengelig for nasjonal distribusjon og salg i Entur-appen. Entur arbeider videre med å få på plass billetter fra flere fylkeskommuner og på sikt også fra flere kommersielle kollektivaktører.

Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS

Det foreslås bevilget 20 mill. kr, som er om lag samme nivå som saldert budsjett 2022.

Grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettsalg, finansieres ved gebyr fra aktører som driver rutegående kollektivtransport og som bruker systemene, jf. kap. 4330 Særskilte transporttiltak, post 01 Gebyrer. Gebyret utvikles og endres over tid og skal være kostnadsdekkende. Det fastsettes etter hvilke tjenester som defineres som grunntjenester i elektronisk billettering, og gjelder for aktører som driver rutegående persontransport. Hvilke tjenester dette gjelder og prisingen av dem, besluttes etter dialog med fylkene og transportselskapene.

Entur AS har ansvaret for å legge til rette for distribusjon av billetter på tvers av selskaper. Dette omfatter bl.a. forvaltning, drift og videreutvikling av løsninger for å håndtere billettransaksjoner. Disse tjenestene kommer i tillegg til å innhente rutedata og etablere en reiseplanleggingstjeneste og sentrale oppgaver knyttet til elektronisk billettering, jf. omtale under kap. 1330, post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering.

Etter koronapandemien har etterspørselen etter mer fleksible billettyper og betalingsmodeller økt. Enturs nye baksystem bidrar til å forenkle innføring av mer fleksible billettyper. Selskapet arbeider for å utvikle løsninger som svarer på behovene i markedet også på dette området.

Post 78 Tettere samarbeid om data

Det foreslås bevilget 30,4 mill. kr, som er en økning på 15 mill. kr fra saldert budsjett 2022.

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* understrekes betydningen av at staten legger til rette for økt og bedre bruk av de stadig økende mengdene data som genereres i transportsektoren. Dette fordi det økte datatilfanget kan brukes som grunnlag for innsikt, prediksjon, prosess- og beslutningsoptimalisering mv., med mål om å løse transportpolitiske utfordringer på en bedre og mer effektiv måte. Dette gjelder innenfor den enkelte transportform, men også på tvers av transportformene. Ettersom tilgang til store datamengder kan gi bedre oversikt over status og prognoser for elementer og aktiviteter i transportsystemet, ligger det her også store muligheter knyttet til analyse, innsikt og prediksjon ved hjelp av kunstig intelligens. Dette kan gi gevinster som bedre planlegging, mer avanserte former for trafikkstyring og påvirkning av trafikkatferd, bedre informasjon til de reisende, mer målrettet drifts- og vedlikeholdsinnsats, grunnlag for forskning samt en hel rekke andre områder for bruk, analyse og innsikt basert på tverrsektorielle datasett.

Store deler av de statlige transportvirksomhetenes data er i dag ikke tilrettelagt for deling, og det mangler verktøy og komponenter for enkelt og trygt å kunne dele og få tilgang til å bruke data på tvers av etater og selskap i sektoren. Det er også i liten grad etablert automatiserte prosesser

for datadeling. Verdien av data ligger i den faktiske bruken, og skal det oppnås økt og bedre bruk av data/stordata på tvers av virksomheter i transportsektoren, må nevnte barrierer for datadeling og bruk håndteres.

Samarbeidet om data mellom de av Samferdselsdepartementets underliggende virksomheter (etater, selskap og foretak) der det er definert relevante grenseflater for samarbeid, startet opp i 2022. Den foreslåtte bevilgingen for 2023 vil gå til IKT utviklingsarbeid rettet mot teknisk tilrettelegging for økt samarbeid om data mellom de samarbeidende partene. Samarbeidet koordineres av Entur AS, som i tillegg til å delta i samarbeidet, også vil forvalte den tildelte bevilgningene på vegne av involverte parter.

Kap. 4330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
01	Gebyrer	14 985	19 400	20 000
	Sum kap. 4330	14 985	19 400	20 000

Post 01 Gebyrer

Det budsjetteres med 20 mill. kr i gebyrinntekt fra aktører som driver rutegående persontransport mot vederlag for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering, jf. omtale under kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS.

Kap. 4331 Infrastrukturfond

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
85	Avkastning infrastrukturfond	2 058 625	2 053 000	
95	Tilbakebetaling av fondskapital			100 000 000
	Sum kap. 4331	2 058 625	2 053 000	100 000 000

Post 95 Tilbakebetaling av fondskapital

I perioden 2013–2016 ble det skutt inn til sammen 100 mrd. kr i et infrastrukturfond. Den årlige avkastningen har vært brukt til:

- fornying av riksveinettet
- Nye Veier AS
- fornying og drift og vedlikehold av jernbanenettet
- kystformål og finansiere reduksjon av Kystverkets sektoravgifter.

Det overordnede målet med fondet var varig og forutsigbar finansiering av infrastruktur. Infrastrukturfondet er en teknisk konstruksjon hvor innskuddene er gjort som en finansiell plassering av formue i Norges Bank. Innskuddene har gitt risikofri avkastning tilbake til samferdselsformål. Bruken av avkastningen har likevel belastet handlingsrommet på statsbudsjettet, og det har ikke oppnådd noe som ikke kunne vært oppnådd ved ordinær prioritering innenfor statsbudsjettet. Den årlige avkastningen på om lag 2 mrd. kr utgjør en liten andel av de samlede bevilgningene til samferdsel.

Regjeringen foreslår å avvikle infrastrukturfondet. Videre foreslås bruken av avkastningen fra infrastrukturfondet videreført som ordinære utgiftsbevilgninger over kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, kap. 1321 Nye Veier AS, post 70 Tilskudd til Nye Veier AS, kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 71 Kjøp av infra-

strukturtjenester – drift og vedlikehold, kap. 970 Kystverket, postene 01 Driftsutgifter og 30 Nyanlegg og større vedlikehold og kap. 5574 Sektoravgifter under Nærings- og fiskeridepartementet, post 77 Sektoravgifter Kystverket.

Forslaget innebærer at fondskapitalen på 100 mrd. kr tilbakeføres til statskassen og inntektsføres på kap. 4331, post 95 Tilbakebetaling av fondskapital. Videre innebærer avviklingen av fondet at det ikke budsjetteres med avkastning fra fondet i statsbudsjettet for 2023. Dette vil også påvirke statens renteutgifter under kap. 1650 Statsgjeld, renter mv., post 89 Renter og provisjon mv. på innenlandsk statsgjeld, jf. Prop. 1 S (2022–2023) for Finansdepartementet.

Kap. 1332 Transport i byområder mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, *kan overføres*	1 644 381	2 200 400	2 145 000
65	Konkurransen Smartere transport, *kan overføres*	16 800	15 600	11 100
66	Tilskudd til byområder, *kan overføres*	2 869 708	3 024 100	3 352 300
	Sum kap. 1332	4 530 889	5 240 100	5 508 400

For endringer i bevilgninger etter saldert budsjett 2022 vises det til kapittel 4.3 i del I.

Regjeringen fortsetter satsingen på attraktive og klimavennlige byer med god fremkommelighet. Hovedmålet for regjeringens politikk i byområdene er nullvekst i persontransport med bil. Målformuleringen (nullvekstmålet) angir også hvilke hensyn som ligger til grunn:

> *«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»*

Nullvekstmålet ligger til grunn for byvekstavtalene som er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner. Ved å samordne areal- og transportpolitikken bidrar alle forvaltningsnivåene til å nå felles mål og øke nytten av de tiltakene og investeringene som gjøres i byområdene. Måloppnåelse forutsetter satsing på kollektivtransport, sykkel og gange som gir trygge og effektive løsninger for myke trafikanter, og en arealpolitikk som reduserer transportbehovet. Med kortere avstand mellom boliger, arbeidsplasser, servicetilbud og handel kan persontransporten i større grad skje til fots, på sykkel og med kollektivtransport i stedet for med bil.

I tillegg til bevilgningene over kap. 1332, postene 63 og 66 til byvekstavtaler, inngår også statlige tiltak under programkategoriene 21.30 Veiformål og 21.50 Jernbaneformål:

- gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei (kap. 1320, post 30)
- stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen (kap. 1352, post 73).

Det settes også av statlige midler til større prosjekter i byområdene som finansieres over kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer, som f.eks. E18 Lysaker–Ramstadsletta i Oslo og Viken, og E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Kristiansand.

Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området, Nord-Jæren, Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø er omfattet av ordningen med byvekstavtaler. Så langt er det inngått byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren. Det pågår forhandlinger om byvekstavtale for Tromsø. Det er varslet reforhandling av byvekstavtalen for Trondheims-området, men det er ikke aktuelt med økt statlig bidrag.

Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø har belønningsavtaler. Midlene som tildeles gjennom disse avtalene, skal bidra til å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransporten og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med per-

sonbil. Når det inngås byvekstavtale, fases midlene fra belønningsavtalen inn i byvekstavtalen.

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* ble det bl.a. lagt opp til å inngå byvekstavtaler for Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Det er nå ventet at det økonomiske handlingsrommet på statsbudsjettet blir mindre enn det som ble lagt til grunn da Nasjonal transportplan 2022–2033 ble behandlet i Stortinget i 2021, jf. omtale i kapittel 1.1 under overskriften *Prioriteringar framover med ei strammare ramme til samferdsel*. Regjeringen vil derfor i statsbudsjettet for 2023 prioritere å følge opp og videreføre allerede inngåtte byvekstavtaler og belønningsavtaler samt inngå byvekstavtale for Tromsø dersom de pågående forhandlingene fører frem. I disse avtalene ligger det en omfattende prioritering av kollektivtransport, sykling og gange, men det vil være begrenset rom for nye satsinger de nærmeste årene. Regjeringen vil ta stilling til videre satsing på byvekstavtaler etter at varslet evaluering og gjennomgang har blitt gjennomført, som nærmere omtalt under.

Samferdselsdepartementet har startet opp en evaluering av tilskuddsordningene til byområdene. Formålet er bl.a. å vurdere om ordningene har oppnådd de tilsiktede virkningene på en kostnadseffektiv måte. Evalueringen vil skje i flere trinn. I første trinn har departementet vurdert tiltak for å redusere mindreforbruk og forenkle tilskuddsordningene. Arbeidet med å redusere mindreforbruket pågår og vil bli fulgt opp videre overfor partene i byvekstavtalene og i de ordinære budsjettprosessene. Tiltak for å forenkle tilskuddsordningene er så langt ivaretatt ved å løse opp i kravet om at noen av tilskuddene skal gå til å redusere bompenger, jf. Prop. 111 S (2021–2022) *Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.* og Innst. 456 S (2021–2022). Departementet vil komme tilbake til hvordan andre trinn av evalueringen skal gjennomføres. Det er aktuelt å se dette i sammenheng med arbeidet med rulleringen av Nasjonal transportplan.

Tilskuddsordningen til de fem mindre byområdene som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtaler, blir videreført, jf. omtale av anmodningsvedtak nr. 839 fra sesjonen 2021–2022 i kapittel 2.2 i del I. Ordningen skal legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling, og god fremkommelighet. Midlene skal gå til mindre investeringer i gang- og sykkelveier samt kollektivtiltak.

Hensikten med konkurransen *Smartere transport i Norge* har vært å oppmuntre norske fylkeskommuner, i samarbeid med aktuelle bykommuner og andre offentlige og private aktører, til å utarbeide fremtidsrettede forslag til mer effektive og miljøvennlige mobiltetsløsninger. Siste år for tildeling av midler vil være i 2023.

Mål og prioriteringer i 2023

I 2023 prioriterer regjeringen å følge opp og videreføre allerede inngåtte byvekstavtaler og belønningsavtaler samt å inngå byvekstavtale for Tromsø dersom de pågående forhandlingene fører frem.

Det foreslås til sammen om lag 6,5 mrd. kr til oppfølging av byvekstavtalene og belønningsavtalene i 2023. Av dette settes det av om lag 6 mrd. kr til å følge opp byvekstavtaler og om lag av 0,5 mrd. kr til å følge opp belønningsavtaler. I dette inngår også mindre statlige investeringstiltak over veibudsjettet og jernbanebudsjettet.

I tillegg settes det av midler til store statlige investeringsprosjekter i byområdene over vei- og jernbanebudsjettene. Disse er nærmere omtalt under programkategoriene 21.30 Veiformål og 21.50 Jernbaneformål.

Tabell 5.8 viser statens direkte bidrag til byvekstavtalene og belønningsavtalene med de ni største byområdene, fordelt på kapittel og post.

Tabell 5.8 Statens direkte bidrag til byvekstavtaler og belønningsavtaler i de ni største byområdene

Kap.	Post	Benevning	Mill. kr
1320	30	Riksveiinvesteringer. Gang-, sykkel- og kollektivtiltak	732
1332	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	2 145
1332	66	Tilskudd til byområder[1]	3 322
1352	73	Investeringer jernbane. Stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen	274
Sum			6 473

[1] Ekskl. tilskudd til byområder som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtaler og belønningsavtaler.

Om lag 6 000 mill. kr går til å følge opp byvekstavtalene i Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren i 2023. Av dette er 2 145 mill. kr tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-prosjektene), der staten dekker inntil 50 pst. av kostnadene, jf. post 63. Videre er det satt av 3 322 mill. kr i tilskudd til de ni største byområdene, jf. post 66. Midlene på post 66 omfatter belønningsmidler, tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud, reduserte billettpriser på kollektivtrafikk, fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren og mindre investeringer på kommunal vei og fylkesvei. Videre er det satt av 732 mill. kr til gange-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksveier på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, og 274 mill. kr til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen over kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer.

Til belønningsavtaler med Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø er det lagt til grunn 490 mill. kr i statlig tilskudd over post 66, fordelt med om lag 380 mill. kr til belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene og om lag 110 mill. kr i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk.

Det er satt av 30 mill. kr til tilskuddsordningen til de fem mindre byområdene som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtaler.

Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Det foreslås bevilget 2 145 mill. kr.

Gjennom byvekstavtalene bidrar staten med inntil 50 pst. av prosjektkostnadene for viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter. Det statlige bidraget tildeles i tråd med de fastsatte retningslinjene for tilskuddsordningen, og i tråd med fremdriften i prosjektene.

Ordningen gjelder fem prosjekter i de fire største byområdene, dvs. Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren. Bompenger kan brukes som lokal andel.

På grunnlag av forpliktelsene i gjeldende avtaler er det lagt til grunn følgende fordeling i 2023:

- 1 423 mill. kr til Fornebubanen i Oslo og Viken
- 170 mill. kr til Metrobuss i Trondheim
- 552 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren.

For Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen vil hele det statlige tilskuddet til prosjektet være utbetalt ved utgangen av 2022.

Ny T-banetunnel i Oslo er også omfattet av tilskuddsordningen. Utbetaling av inntil 50 pst. statlig tilskudd vil først skje i utbyggingsfasen.

Gjennom reforhandlede byvekstavtaler/tilleggsavtaler med de fire største byområdene i 2020 og 2021 ble statens tilskudd til prosjektene økt fra 50 til 66 pst. Dette er nærmere omtalt under post 66.

Det statlige bidraget til disse prosjektene fastsettes i avtalene og er uavhengig av ev. endringer i den totale prosjektkostnaden.

Post 65 Konkurransen Smartere transport

Det foreslås bevilget 11,1 mill. kr.

Formålet med konkurransen *Smartere transport* har vært å oppmuntre norske fylkeskommuner til å utarbeide fremtidsrettede forslag til mer effektive og miljøvennlige mobilitetsløsninger. Høsten 2018 inngikk Samferdselsdepartementet avtaler med fylkeskommunene Nordland, Møre og Romsdal, Oslo kommune og Akershus (nå Viken), Rogaland og Hordaland (nå Vestland) om tildeling av midler. Siste år for tildeling vil være 2023. Samferdselsdepartementet legger opp til å evaluere ordningen etter at den er avsluttet.

Post 66 Tilskudd til byområder

Det foreslås bevilget 3 352,3 mill. kr.

Midlene går til ulike tilskudd til byområder som vist i tabell 5.9.

Tabell 5.9 Tilskudd til byområder over post 66

Tilskudd	Mill. kr
Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene	381
Belønningsmidler til byvekstavtaler	1 272
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	326
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	971
Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren	54
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler	318
Tilskudd til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavtaler	30
Sum	3 352

For byområder med byvekstavtaler har Statens vegvesen utarbeidet et rapporteringsopplegg for bruk av tilskuddsmidlene på post 66 som partene er forpliktet til å følge. Under overskriften *Byomtalene* er det rapportert resultater fra byområder med byvekstavtale. For byområder med belønningsavtaler inngår bruk av belønningsmidler og tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i rapporteringen av disse avtalene.

I byvekstavtalene har staten de siste årene utbetalt tilskudd til fylkeskommunene der deler av midlene står ubrukt. Dette gjelder belønningsmidler og tilskudd til bedre kollektivtilbud, der fylkeskommunene hadde et akkumulert mindreforbruk ved utgangen av 2021 på til sammen 1,25 mrd. kr, jf. Prop. 111 S (2021–2022) *Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.* Dette var en økning på nær 300 mill. kr sammenliknet med 2020. Fylkeskommunenes mindreforbruk kan bl.a. knyttes til konsekvensene av koronapandemien og smitteverntiltakene.

Det er behov for en bedre balanse mellom bevilgningene og bruk av tilskuddene fremover. Prognosene så langt i 2022 viser at mindreforbruket vil bli redusert i løpet av året. Samferdselsdepartementet er i dialog med Statens vegvesen og byområdene om hvordan mindreforbruket kan reduseres ytterligere, og vil følge det opp videre i 2023 for å sikre at det legges gode planer lokalt for bruk av midlene. Statens vegvesen har tett kontakt med lokale myndigheter og har satt i verk flere tiltak, som bl.a. hyppigere rapportering av prognoser for bruk av tilskuddene.

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene

Belønningsavtalene er fireårige avtaler. Det er krav om at byområdene setter mål og dokumenterer en helhetlig virkemiddelbruk som kan bidra til måloppnåelse i tråd med avtalen. Byområdene må endre virkemiddelbruken i avtaleperioden dersom det er nødvendig for å nå nullvekstmålet. Før de årlige midlene tildeles byområdene, skal byområdene rapportere om utviklingen i foregående år.

Utbetaling av belønningsmidler og resultater i 2021

I 2021 ble det utbetalt 363,5 mill. kr i belønningsmidler over kap. 1332, post 66, med følgende fordeling (avtaleperiode i parentes):

- Kristiansand (2020–2023): 92,8 mill. kr
- Buskerudbyen (2020–2021): 85,1 mill. kr
- Grenland (2021–2024): 61,9 mill. kr
- Nedre Glomma (2020–2023): 56,7 mill. kr
- Tromsø (2020–2023): 67,0 mill. kr

Midlene er utbetalt i tråd med avtalte beløp for alle byområdene.

Tabell 5.10 viser trafikkutviklingen basert på byindeks. Personbiltrafikken økte fra 2020 til 2021 i alle byområdene. For perioden 2016–2021 var det en reduksjon i trafikken for alle byområdene utenom Kristiansand (gamle Kristiansand kommune), der det var en økning på 3,1 pst. Koronapandemien, med anbefaling om å unngå kollektivtrafikk, har de siste årene påvirket trafikkutviklingen. For Kristiansand kan midlertidig stopp i

bompengeinnkrevingen fra januar til september 2021 ha bidratt i økt trafikk.

Tabell 5.10 Trafikkutvikling i byområder med belønningsavtaler

	Utvikling i personbiltrafikk (byindeks)	
Byområde	2020–2021	2016–2021
Kristiansand	3,2	3,1
Buskerudbyen	1,7	-5,0
Grenland	0,8	-7,4
Nedre Glomma	3,1	-6,4
Tromsø	3,6	-2,6

Belønningsmidler i belønningsavtaler i 2023

Det settes av om lag 380 mill. kr.

Tabell 5.11 viser avtaleperiode og belønningsmidler for hele avtaleperioden og for 2023. I tillegg kommer 21,7 mill. kr til hvert byområde i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. De statlige bidragene prisjusteres årlig.

Tabell 5.11 Belønningsavtaler i 2023

Mill. kr

Byområde	Avtaleperiode	Belønningsmidler	Tildeling i 2023
Kristiansand (Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune)	2020–2023	360 (2020-kr)	97,9
Buskerudbyen (Viken fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Lier og Øvre Eiker)	2022–2025	340 (2022-kr)	87,4
Grenland (Vestfold og Telemark fylkeskommune, og kommunene Porsgrunn, Skien, Bamble og Siljan)	2021–2024	247 (2021-kr)	65,2
Nedre Glomma (Viken fylkeskommune og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg)	2020–2023	220 (2020-kr)	59,8
Tromsø (Troms og Finnmark fylkeskommune og Tromsø kommune)	2020–2023	260 (2020-kr)	70,7

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Det settes av om lag 1 270 mrd. kr.

Belønningsmidlene i byvekstavtalene skal brukes i tråd med nullvekstmålet. Forbedring av kollektivtilbudet må ses i sammenheng med en målrettet arealplanlegging og parkeringspolitikk samt med helhetlig satsing på sykkel og gange. Det statlige bidraget prisjusteres årlig.

I 2021 ble det utbetalt 1 155 mill. kr over kap. 1332, post 66, med følgende fordeling:

- Oslo-området: 338,7 mill. kr
- Bergens-området: 323,7 mill. kr
- Trondheims-området: 263,9 mill. kr
- Nord-Jæren: 228,9 mill. kr

I 2023 legges det til grunn følgende fordeling:

- Oslo-området: 357,0 mill. kr
- Bergens-området: 341,4 mill. kr
- Trondheims-området: 290,0 mill. kr
- Nord-Jæren: 248,5 mill. kr
- Tromsø (forutsetter byvekstavtale): 35,0 mill. kr

Tildelingen til Tromsø forutsetter at det blir inngått byvekstavtale.

Tromsø har belønningsavtale der det er lagt til grunn en statlig tildeling på 70,7 mill. kr i 2023. Det er også lagt til grunn 21,7 mill. kr i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. Samtidig pågår det forhandlinger om byvekstavtale. For byområder der det blir inngått byvekstavtale, videreføres belønningsmidlene som en del av det statlige bidraget. I tillegg er det satt av 35 mill. kr i 2023 til Tromsø for tilbakeholdte belønningsmidler fra tidligere belønningsavtale. På grunn av manglende måloppnåelse ble midlene holdt tilbake, men det er forutsatt at beløpet vil bli utbetalt dersom de pågående forhandlingene om en byvekstavtale fører frem. Belønningsmidlene i byvekstavtaler kan brukes til samme type tiltak som tidligere, men kan også i sin helhet gå til drift av kollektivtransport.

Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det settes av om lag 330 mill. kr.

Bruk av midlene er nærmere konkretisert i byvekst- og belønningsavtalene for hvert enkelt byområde.

For Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren er det lagt til grunn 54,4 mill. kr til hvert byområde. Det skal rapporteres om bruken av midler i tråd med rapporteringsopplegget til Statens vegvesen.

For Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø er det lagt til grunn 21,7 mill. kr til hvert byområde. Rapporteringen inngår som en del av belønningsavtalene, som viser at midlene i 2021 er brukt i tråd med formålet.

Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene

Det settes av om lag 970 mill. kr.

Staten dekker inntil 50 pst. av prosjektkostnadene i fem fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter i Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren. Midlene utbetales i henhold til fremdriften i prosjektene. Ordningen er nærmere omtalt under post 63.

Gjennom reforhandlede byvekstavtaler/tilleggsavtaler med de fire største byområdene i 2020 og 2021 er det statlige bidraget økt til 66 pst. i disse prosjektene. Halvparten av det økte tilskuddet har hittil vært øremerket reduserte bompenger og halvparten bedre kollektivtilbud i byene etter lokal prioritering. Dette er nærmere konkretisert i byvekstavtalen for hvert enkelt byområde.

Regjeringen legger til grunn at den delen av tilskuddet som til nå har vært øremerket reduserte bompenger, kan brukes til tiltak for bedre kollektivtransport etter lokal prioritering, jf. Prop. 111 S (2021–2022) *Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.* og Innst. 456 S (2021–2022). Dette vil gi lokale myndigheter større frihet til å justere bompengetakstene som et tiltak for å dempe biltrafikken, samtidig som det gir mulighet til å styrke kollektivtransporten i en krevende omstillingsperiode etter pandemien.

Endringen gjelder fra 2023. Hvis lokale myndigheter ønsker å endre bruken av tilskuddet, vil det være behov for lokalpolitisk behandling. Det skal også nedfelles i et tillegg til tidligere inngåtte byvekstavtaler.

Det statlige bidraget prisjusteres årlig. I 2023 legges det opp til følgende fordeling:

- Oslo-området: 611,3 mill. kr
- Bergens-området: 118,1 mill. kr
- Trondheims-området: 61,2 mill. kr
- Nord-Jæren: 180,5 mill. kr

Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren

Det settes av om lag 54 mill. kr.

I tråd med byvekstavtalen for Nord-Jæren vil staten kompensere for reduserte bompengeinntekter som følge av det lokale vedtaket om å fjerne rushtidsavgiften (tidsdifferensierte takster) på Nord-Jæren. Denne avgiften ble fjernet 10. februar 2020. Regjeringen legger til grunn at også dette tilskuddet kan brukes til tiltak for bedre kollektivtransport, hvis det er lokalt ønske om det, jf. Prop. 111 S (2021–2022) *Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.*, og Innst. 456 S (2021–2022). Regjeringen legger til grunn at dette kan bedre situasjonen for kollektivtransporten på Nord-Jæren. En ev. endring vil gjelde fra 2023.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler

Det settes av om lag 318 mill. kr.

Midler til mindre investeringstiltak i byvekstavtalene kan brukes både til kollektiv-, sykkel- og gangetiltak på riksvei og på kommunal og fylkeskommunal vei. Denne fleksibiliteten bidrar til å gjennomføre prosjekter og tiltak som gir best mulig måloppnåelse. Samferdselsdepartementet forutsetter at en prioritering av tiltak på kommunal og fylkeskommunal vei øker måloppnåelsen i byvekstavtalene eller blir vurdert som mer kost-

nadseffektivt/samfunnsøkonomisk lønnsomt enn riksveitiltak.

Prioritering av slike prosjekter må gjøres av avtalepartene som en del av arbeidet med handlingsprogrammet i det enkelte byområde og i tråd med prinsippene for god porteføljestyring. Ved uenighet mellom partene tar Statens vegvesen den endelige beslutningen. Budsjettering følger Statens vegvesens retningslinjer. De statlige midlene dekker kun utgifter som påløper etter anleggsstart. Prosjekter finansiert over ordningen er nærmere omtalt under det enkelte byområde.

Tilskudd til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavtaler

Det settes av 30 mill. kr.

Denne tilskuddsordningen legger til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet, gjennom å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i byområder som ikke er omfattet av byvekstavtalene. Ordningen er øremerket byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik).

Midlene skal gå til mindre investeringer i gang- og sykkelveier samt kollektivtiltak, og de kan ikke brukes til drift av kollektivtransport. Tilskuddet skal inngå som statlig bidrag i bypakkene i de aktuelle byene. Tildeling vil først kunne skje etter at Stortinget har behandlet en bypakke, og det er etablert en formalisert styringsmodell. En etablert bypakke vil legge til rette for at tiltakene som finansieres gjennom tilskuddet, kan inngå som en integrert del av den øvrige klima-, miljø- og transportsatsingen i byområdet, og slik at måloppnåelsen blir best mulig. Det er en forutsetning at lokale parter forplikter seg til å følge opp nullvekstmålet for persontransport med bil.

Det er så langt ikke utbetalt midler fra ordningen. Samferdselsdepartementet legger opp til at midlene som er satt av i 2022, blir delt likt som en engangsutbetaling mellom Ålesund og Bodø, jf. Prop. 111 S (2021–2022) *Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.*

I 2023 legges det opp til å videreføre tilskuddet på samme nivå som for 2022, og det vil være aktuelt å tildele midler til to eller tre byer som en engangsutbetaling. Samferdselsdepartementet vil vurdere nærmere hvilke byer som vil motta tilskudd.

Byomtaler – byvekstavtaler

I 2019 og 2020 ble det inngått byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-området, Trondheimsområdet og Nord-Jæren for perioden 2019–2029. Det er til sammen satt av om lag 6 mrd. kr til å følge opp byvekstavtalene i disse byområdene i 2023.

De første årene av avtaleperioden har vært preget av koronapandemien, der strenge smittevernstiltak har hatt særlig store konsekvenser for kollektivtransporten. Mens biltrafikken har tatt seg opp igjen og ser ut til å være økende, ligger passasjertallene i kollektivtrafikken i flere byområder fortsatt på et noe lavere nivå enn før koronapandemien. For å nå nullvekstmålet for persontransport med bil må partene i avtalene fremover vurdere om det er nødvendig å justere tiltak og virkemidler. Samtidig må det tas hensyn til at høy prisvekst gir økte bygge- og anleggskostnader, slik at færre prosjekter innenfor porteføljene i byvekstavtalene kan gjennomføres. Dette stiller større krav til god porteføljestyring, slik at tilgjengelige midler brukes på en effektiv måte.

Porteføljestyring innebærer at tiltakene prioriteres etter en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Ev. kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt skal håndteres i den løpende porteføljestyringen og ikke gjennom økte bompengetakster ut over gjennomsnittstaksten og/eller forlenget innkrevingsperiode for byområdenes bompengeordning.

Salget av elbiler har økt kraftig. Elbiler har bl.a. lavere bompengetakster og er derfor rimeligere i bruk enn andre biler. Særlig i byområdene er dette med på å svekke konkurransekraften til kollektivtransporten på bekostning av privatbilen. Fremover vil det kunne svekke måloppnåelsen i byvekstavtalene. De lave elbiltakstene gir også reduserte bompengeinntekter, som igjen svekker finansieringsgrunnlaget i avtalene. For å gi lokale myndigheter større handlingsrom foreslår regjeringen endringer i bruksfordelene for elbiler, jf. omtale under programkategori 21.30 Veiformål. Regjeringen legger også til grunn at tilskudd i byvekstavtalene som til nå har vært øremerket reduserte bompenger, kan brukes til tiltak for bedre kollektivtransport etter lokal prioritering, jf. omtale under kap. 1332 Transport i byområder mv., post 66 Tilskudd til byområder. Samlet vil disse endringene gi lokale myndigheter større frihet til å justere bompengetakstene for å dempe biltrafikken og oppnå forutsatte bompengeinntek-

ter. Samtidig gir det mulighet til å styrke kollektivtransporten i omstillingsperioden etter koronapandemien.

Kommunal- og distriktsdepartementet og Samferdselsdepartementet har invitert Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune til forhandlinger om en byvekstavtale. I tråd med Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033,* kapittel 8, er det etablert en forhandlingsgruppe ledet av Statens vegvesen og med deltakere fra statsforvalteren, kommunen og fylkeskommunen. Regjeringen har gitt et offentlig tilgjengelig mandat for forhandlingene. Dersom de pågående forhandlingene fører frem, skal forslag til avtale behandles lokalpolitisk og drøftes i regjeringen før det blir inngått avtale.

Rapporteringssystem i byvekstavtaler

Nullvekstmålet for persontransport med bil ligger til grunn for byvekstavtalene. Det er utarbeidet et sett med indikatorer som brukes i oppfølgingen av avtalene. Trafikkutviklingen for persontransport med bil måles ved hjelp av trafikkregistreringspunkter (trafikktellinger), den såkalte byindeksen, og trafikkarbeidet beregnes med data fra reisevaneundersøkelsen. Trafikktellinger (byindeksen) er hovedindikatoren for å følge opp nullvekstmålet, og trafikkarbeid er støtteindikator. Målene for trafikkutviklingen skal oppnås før avtalen løper ut. Utviklingen følges opp årlig for å sikre at den går i riktig retning.

For å få et helhetlig bilde av utviklingen i byområdene skal det også rapporteres på transportmiddelfordeling, endring i kollektivreiser, CO_2-utslipp, arealbruk og parkering. For klimagassutslipp rapporteres utviklingen fra 2019 til 2020, fordi data for 2021 publiseres på et senere tidspunkt.

For å følge utviklingen av arealbruk rapporteres det på lokalisering av nye boliger og arbeidsplasser, og hvordan tyngdepunkter flytter seg inn mot eller bort fra større sentra/store kollektivknutepunkter i avtaleområdet. For parkering følges utviklingen ved å se på antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt, andelen arbeidstakere som har gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver, i tillegg til andelen offentlige parkeringsplasser med avgift eller tidsbegrensning og hvilke parkeringsnormer som gjelder. Indikatorene for areal og parkering rapporteres annethvert år i avtaleperioden.

Rapportering på indikatorene i hvert enkelt byområde er omtalt under.

Oslo-området

Historikk og hovedtrekk i avtalen

I 2020 ble det inngått byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom staten ved Samferdselsdepartementet og daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet og lokale parter ved Viken fylkeskommune og kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo. Avtaleområdet er Oslo kommune og tidligere Akershus fylke.

I byvekstavtalen inngår statlige bidrag til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, stasjon- og knutepunktutvikling langs jernbanen på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, delfinansiering av Fornebubanen på kap. 1332 Transport i byområder mv., post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, og tiltak finansiert på kap. 1332, post 66 Tilskudd til byområder. Statlig delfinansiering av ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum er også omtalt i byvekstavtalen. Arbeidet med ny T-banetunnel har kommet kort, og det statlige bidraget til prosjektet er ikke avklart. Det ble i 2021 inngått en tilleggsavtale til byvekstavtalen som innebærer tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk og tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud over kap. 1332, post 66.

Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen. En revidert Oslopakke 3-avtale for perioden 2017–2036 ble inngått i juni 2016 mellom daværende Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Denne ligger til grunn for Prop. 86 S (2016–2017) *Oslopakke 3 – revidert avtale for perioden 2017–2036*, jf. Innst. 464 S (2016–2017) som innebar innføring av miljø- og tidsdifferensierte bompengetakster fra 1. oktober 2017. I tråd med Prop. 69 S (2017–2018) *Oslopakke 3 trinn 2*, jf. Innst. 295 S (2017–2018), ble bompengeinnkrevingen utvidet 1. juni 2019 med nye bomsnitt på bygrensen med betaling inn mot Oslo i nord-øst og sør, og ny indre ring med toveisinnkreving. Samtidig ble takstene i Osloringen halvert, og det ble innført toveisinnkreving i denne. Trinn 3 i endringen i bomtakstsystemet fra 1. januar 2021 medførte at takstene for el-personbiler (nullutslippsbiler) i takstgruppe 1 ble økt, mens el-varebiler i takstgruppe 1 fortsatt har fritak. Fra før er hydrogenkjøretøy i takstgruppe 1 gitt fritak.

I juni 2022 vedtok Viken fylkeskommune og Oslo bystyre en tilleggsavtale til Oslopakke 3-avtalen. Som følge av dette legges det opp til takstendringer i to trinn innenfor rammene av Prop. 86

S (2016–2017) og Prop. 69 S (2017–2018). Endringene vil variere ut fra bomsnitt og type bil, men sammenliknet med dagens nivå innebærer det eksempelvis at normaltakstene økte med 6 kr fra 1. september 2022, og planlegges økt med ytterligere 3 kr fra 1. januar 2024.

Disse endringene ligger innenfor den tidligere vedtatte gjennomsnittstaksten. Som en del av takstendringene fra 1. september 2022 er det vedtatt fritak for gasskjøretøy i takstgruppe 2. Intensjonen er at kjøretøy i takstgruppe 2 som kjører på biogass, skal likebehandles med nullutslippskjøretøy, jf. anmodningsvedtak nr. 35, punkt 8 og anmodningsvedtak nr. 757 fra sesjonen 2021–2022, jf. omtale i kapittel 2.2 i del I. Basert på erfaringer med ordningen, vil partene i Oslopakke 3 på et senere tidspunkt vurdere om det skal opprettes en lokal refusjonsordning som forbeholdes kjøretøy som bruker biogass. Endringene innebærer at også det statlige tilskuddet i byvekstavtalen, der halvparten tidligere var øremerket reduserte bompengetakster, nå i sin helhet vil gå til bedre kollektivtransport, jf. omtalen under kap. 1332, post 66 Tilskudd til byområder.

Tiltakene i Oslopakke 3 forutsettes finansiert gjennom statlige, kommunale og fylkeskommunale midler samt bompenger og billettinntekter. I tillegg er det forutsatt bidrag fra private grunneiere.

Jernbanen har en viktig transportfunksjon i hovedstadsområdet, og utvikling av togtilbudet inngår som en del av det statlige bidraget til Oslopakke 3. Utbygging av jernbaneinfrastrukturen finansieres i sin helhet av staten, men tiltak for bedre tilgjengelighet til stasjonene gjennomføres i nært samarbeid med øvrige parter og kan ha flere finansieringskilder innenfor Oslopakke 3. Follobanen skal etter planen tas i bruk i desember 2022. Det er også satt av midler til fornying av innerstrekningene i Oslopakke 3-området samt tiltak for stasjonsoppgradering, knutepunktutvikling og signal- og sikringsanlegget ERTMS. Stasjonsoppgraderingene skal legge til rette for universell utforming og nye lokaltog som skal tas i bruk fra 2025, først på strekningen Stabekk–Oslo–Ski.

Det er inngått en rute-, pris- og billettsamarbeidsavtale mellom Ruter og Jernbanedirektoratet, som viderefører det etablerte billettsamarbeidet mellom tog og øvrig offentlig kollektivtrafikk i Oslo og tidligere Akershus fylke.

Resultater 2021

For 2021 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen. Referanseåret er 2018, og den geografiske avgrensningen er Oslo kommune og tidligere Akershus fylke. Smitteverntiltak i forbindelse med koronapandemien har hatt betydelig innvirkning på reisemønsteret og -omfanget hittil i avtaleperioden. Det har vært en nedgang i antall kollektivreiser og i personbiltrafikken. Størst har nedgangen vært for kollektivtrafikken. I samme periode økte bilførerandelen noe, det samme har andelen bilpassasjerer. Kollektivandelen gikk kraftig ned. Andelen som går økte, og sykkelandelen har vært stabil. Klimagassutslippene fra veitrafikken gikk ned fra 2019 til 2020, noe som bl.a. følger av nedgang i trafikken og økt i andel nullutslippskjøretøy.

Hovedindikator for måloppnåelse

Byindeksen viser en nedgang i personbiltrafikken i området på 4,9 pst. fra 2018 til 2021. Dette viser en god måloppnåelse så langt. Det var imidlertid en økning på 2,4 pst. fra 2020 til 2021, noe som i all hovedsak skyldes at koronapandemien har gitt betydelig endringer i reiseomfang og i fordeling av de reisende mellom transportformene.

Supplerende indikatorer

Trafikkutviklingen følges også opp gjennom trafikkarbeidet (kjøretøykilometer). Det var en reduksjon i trafikkarbeidet fra 2019 til 2020 og en økning fra 2020 til 2021, men ingen vesentlig endring i perioden sett under ett. Tallene er usikre.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser at bilførerandelen i avtaleområdet økte fra 40 til 41 pst. fra 2018 til 2021, mens andelen bilpassasjerer økte fra 8 til 9 pst. Andelen som går økte fra 24 til 30 pst. i perioden, mens sykkelandelen var jevnt på 5 pst. Kollektivandelen gikk ned fra 21 til 12 pst. fra 2018 til 2021.

I 2021 var det i samme område 223,2 millioner reiser (antall påstigninger) med lokal kollektivtrafikk (buss, T-bane, trikk og båt) og 23,6 millioner reiser med tog. Selv om det var en liten økning i lokal kollektivtrafikk, var dette totalt sett om lag det samme nivået som for 2020. Sammenliknet med referanseåret 2018 ble lokal kollektivtrafikk redusert med 35 pst., mens togreiser gikk ned med 43 pst. Samlet gikk kollektivtrafikken ned med 36 pst. i perioden.

Klimagassutslippene fra veitrafikken, målt i CO_2-ekvivalenter, i Oslo og tidligere Akershus ble redusert med 9,8 pst. fra 2018 til 2020. I samme periode ble klimagassutslippene fra personbiler redusert med 16,3 pst.

Areal og parkering

Endringer i rapporteringsrutinene lokalt gjør at beregninger av avstanden fra boliger og besøks-/arbeidsplassintensive virksomheter til større sentra/store kollektivknutepunkt først ventes å foreligge høsten 2022.

I 2021 hadde 23 pst. av arbeidstakerne i byområdet med fast oppmøtested gratis parkeringsplass fra arbeidsgiver. Dette er en nedgang på 10 prosentpoeng fra 2018, da andelen var 33 pst. Parkeringsreguleringer har stort sett vært uendret i perioden, men med noen små innskjerpinger i tidligere Akershus, der noen flere offentlige tilgjengelige parkeringsplasser er avgiftsbelagt.

Budsjett og bruk av midler i 2021

Tabell 4.12 *Foreløpig fordeling av midler i 2021*, i Prop. 1 S (2020–2021), side 123–124, viser hva midlene var planlagt brukt til i 2021. Under omtales større endringer sammenliknet med denne tabellen.

Det statlige bidraget til Fornebubanen ble redusert med 300 mill. kr på grunn av redusert behov i 2021, jf. Prop. 29 S (2021–2022) *Endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet*, jf. Innst. 81 S (2021–2022). Lokale midler til Fornebubanen ble økt med 50 mill. kr som følge av mottatt grunneierbidrag fra utbyggerne på Fornebu. Ved omdisponeringer innenfor Statens vegvesens budsjett, økte det statlige bidraget til gang-, sykkel- og kollektivtiltak med 30 mill. kr i 2021.

Riksveimidlene ble brukt til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak. Eksempler på tiltak som ble finansiert, var bygging av gang- og sykkelvei på fv. 152 Stenfeldt–Greverud (alternativ til E6) og på rv. 150 ved Ryenkrysset–Konows gate samt bygging av ramper og kryss E6 Hvam–Skedsmovollen.

Belønningsmidlene ble brukt til ulike tiltakspakker for å styrke kollektivtilbudet i Oslo og Viken. Eksempler på tiltak som ble gjennomført i 2021, var prispakke for barn og ungdom i Akershus, trafikantinformasjonsprogram, frekvens- og kapasitetsøkning på utvalgte bybusser i Oslo og bussfremkommelighet ved gateterminal på Ski stasjon. Belønningsmidlene ble i 2021 utbetalt til lokale parter, og ved utgangen av 2021 var gjenstående midler i underkant av 400 mill. kr. Dette er en økning fra utgangen av 2020 og skyldes bl.a. koronapandemien, og at en rekke sykkeltiltak i Oslo kommune er forsinket, i hovedsak i påvente av planavklaring.

Tilskuddet til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud ble brukt til Fornebubanen og til å kompensere for inntektstap som følge av reduserte bompenger. Tilskuddet til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk ble brukt til å unngå tidligere vedtatt økning i kollektivtakstene.

Midler til lokale veitiltak ble i Viken brukt på strekningsvise tiltak, mindre investeringer og planlegging. I Oslo ble midler til lokale veitiltak brukt til å følge opp samlet plan for trikkeoppgradering, nytt prioriteringssystem for kollektivtrafikken, gang- og sykkelveier samt planlegging.

Midlene til store kollektivtiltak ble brukt til Fornebubanen, planlegging av nytt signalsystem for T-banen, oppgradering av T-bane- og trikketraséer, planlegging av ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum, inkl. Majorstuen stasjon, drift og mindre investeringstiltak.

Mål og prioriteringer i 2023

Handlingsprogrammet for byvekstavtalen for perioden 2023–2026 og budsjett for 2023 ble vedtatt i Oslo bystyre og Viken fylkesting i juni 2022. Kommunene Bærum, Nordre Follo og Lillestrøm har godkjent forslaget gjennom vedtak av Handlingsprogrammet i Styringsgruppen for Byvekstavtalen.

Tabell 5.12 viser foreløpig fordeling av midler. For lokale midler og ekstern finansiering er prioriteringene basert på vedtatt handlingsprogram og budsjett. Prioriteringen av tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt, i kombinasjon med endret bompengesystem og andre virkemidler innen arealplanlegging og parkeringspolitikk, vil bidra til å nå nullvekstmålet. Endelig prioritering mellom enkelte tiltak skjer i porteføljestyringen.

Tabell 5.12 Foreløpig fordeling av midler i 2023

Mill. kr

	Budsjett 2023			
	Stat	Lokalt	Bom	Totalt
Riksvei				
E18 Lysaker–Ramstadsletta			34	34
Byvekstavtaler (Gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksvei)	148			148
Sum riksvei	*148*		*34*	*182*
Tilskudd til byområder				
Belønningsmidler til byvekstavtaler	357			357
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	54			54
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud[1]	611			611
Mindre investeringstiltak på kommunal og fylkeskommunal vei i byvekstavtaler (Gang-, sykkel- og kollektivtiltak)	*22*			*22*
Sum tilskudd til byområder	*1 044*			*1 044*
Stasjoner og knutepunkter jernbanen	*54*			*54*
Lokale veitiltak og programområder				
Viken		155	150	305
Oslo		325	109	434
Sum lokale veitiltak og programområder		*480*	*259*	*739*
Store kollektivtiltak				
Fornebubanen (50/50-prosjekt)[1,2]	1 423	91	775	2 289
Ramme T-bane og trikk			1 237	1 237
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen[3]		129	326	455
Ny T-banetunnel Oslo sentrum[4]				
Majorstuen stasjon[5]				
Høystandard kollektivtrase Oslo grense–Kjeller			20	20
Sum store kollektivtiltak	*1 423*	*220*	*2 358*	*4 001*
Drift kollektivtrafikk				
Viken			503	503
Oslo			395	395
Sum drift kollektivtrafikk			*898*	*898*
Sum	2 669	700	3 549	6 918

1 Med statlige midler menes her midler som bevilges over kap. 1332, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter. Det er besluttet lokalt at Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtrafikk på 611 mill. kr i 2023 i sin helhet skal gå til Fornebubanen. Totalt statlig tilskudd til Fornebubanen i 2023 er dermed 2 034 mill. kr.

2 Lokalt bidrag er forventet grunneierbidrag knyttet til Fornebubanen.

3 Lokalt bidrag er fra vognanskaffelsesfondet til Sporveien.

4 For planlegging av ny T-banetunnel i Oslo sentrum i 2023 forutsettes det at Ruter bruker tidligere bevilgede midler.

5 Eventuelt behov for planleggingsmidler til Majorstuen stasjon vil bli dekket av belønningsmidler eller omdisponering av bompenger.

Riksvei

Store prosjekter

Det settes av 34 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 3 til prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta i tråd med Oslopakke 3-avtalen fra 2016. Det vises til egen omtale under *Nærmere om investeringsprogrammet* under programkategori 21.30 Veiformål.

Gang-, sykkel- og kollektivtiltak

Det settes av 148 mill. kr til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei, over kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer. Hoveddelen av midlene til gang- og sykkeltiltak går til å bygge ut et sammenhengende sykkelveinett. I Oslo prioriteres oppfølging av felles plan for sykkelveinettet. I Viken er det prioritert en rekke traséer som inngår i både regionale og lokale sykkelruter. Eksempler på gang- og sykkelprosjekter i Oslo er Griniveien fra Røakrysset til bygrensen, og i Viken fv. 152 Stenfeldt–Greverud (alternativ til E6) og E18 Ås–Holstad. Kollektivtiltakene omfatter bl.a. oppgradering av holdeplasser og kollektivknutepunkter og andre fysiske tiltak som gir mer attraktiv kollektivtransport. Statens vegvesen har, i samarbeid med Viken fylkeskommune, tatt initiativ til å utarbeide en ny plan for hovedsykkelveinettet i tidligere Akershus.

Tilskudd til byområder

Det settes av 357 mill. kr i belønningsmidler i 2023 iht. inngått byvekstavtale. Belønningsmidlene brukes i all hovedsak til drift og mindre investeringer i kollektivsystemet og sykkeltiltak.

Det settes av 54 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i 2023. Videre settes det av til sammen 611 mill. kr til bedre kollektivtilbud, som lokale myndigheter har besluttet at i sin helhet skal brukes til Fornebubanen.

Det settes av 22 mill. kr i tilskudd til mindre investeringstiltak på kommunal og fylkeskommunal vei. Midlene planlegges brukt til Bryn kollektivknutepunkt i Oslo og gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs fv. 152 inn mot Ski sentrum i Viken.

Lokale veitiltak

Det er lagt til grunn 305 mill. kr i fylkeskommunale midler og bompenger til lokale veitiltak i Viken og 434 mill. kr i kommunale midler og bompenger til lokale veitiltak i Oslo i 2023, jf. tabell 5.12.

Store kollektivtiltak

Fornebubanen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 153–154 og i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Det omfatter bygging av en ny sammenhengende tunnel for T-banen mellom Majorstuen stasjon og Fornebu, en strekning på om lag 8 km samt bygging av seks nye T-banestasjoner. Prosjektet skal bidra til mer effektiv transport mellom Fornebu og Majorstuen og til å redusere belastningen på veinettet i området, og inn og ut fra Oslo i vestkorridoren. Reisetiden mellom Majorstuen stasjon og Fornebu stasjon er beregnet til om lag 12 minutter. I Handlingsprogrammet for 2023–2026, som er vedtatt av de lokale partene i byvekstavtalen og Oslopakke 3, er det foreslått midler til Fornebubanen med påkobling i Volvattunnelen. Fornebubanen er planlagt åpnet i 2029.

I regi av lokale myndigheter/Fornebubaneprosjektet ble det våren 2022 gjennomført en kvalitetssikring av kostnadene i prosjektet. Kvalitetssikringen viste at kostnadene hadde økt til 20,5 mrd. 2018-kr. Dette er 4,3 mrd. 2018-kr over vedtatt styringsramme (P50) på 16,2 mrd. 2018-kr. På bakgrunn av dette vedtok Oslo bystyre og Viken fylkesting i juni 2022 en ny styringsramme (P50) på 20,5 mrd. 2018-kr (24,6 mrd. 2023-kr).

Regjeringen har fastsatt et endelig statlig bidrag gjennom 50/50-ordningen på kap. 1332, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, til Fornebubanen på om lag 8,1 mrd. 2020-kr (ekskl. merverdiavgift). Prisomregnet til 2023-kr er det statlige bidraget om lag 9,1 mrd. kr. Statens bidrag ligger fast, og det er fastsatt på grunnlag av KS2 fra 2018, ekskl. kostnader med basestasjon utover anlegg for togparkering og besparelser ved å flytte Skøyen stasjon.

Foreløpig er det lagt til grunn et samlet behov for midler til prosjektet på om lag 2,9 mrd. kr i 2023. Det settes av 1 423 mill. kr i statlig tilskudd over kap. 1332, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter. Det lokale bidraget, inkl. bompenger og grunneierbidrag, er 866 mill. kr. I tillegg kommer statlig tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud over kap. 1332, post 66 Tilskudd til byområder, med 611 mill. kr. Lokalt er det besluttet at dette tilskuddet i 2023 i sin helhet skal gå til finansiering av Fornebubanen.

Tabell 5.13 Fornebubanen

Mill. kr

			Budsjett 2023		Restbehov per 01.01.24	
	Styrings-ramme[1]	Prognose sluttkostnad	Statlige midler[3]	Lokalt bidrag, inkl. bompenger	Statlige midler	Lokalt bidrag
Fornebubanen	24 600	24 600	1 423[2]	866	5 343	10 667

1 Ny styringsramme vedtatt av Oslo kommune og Viken fylkeskommune i juni 2022.

2 Forslaget til tilskudd kompenserer for justering av tilskuddet i 2022, jf. Prop. 115 S (2021–2022) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2022, side 120.

3 Gjelder statlig tilskudd til 50/50-prosjektet over kap. 1332 Transport i byområder mv., post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter. Statlig tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud over kap. 1332, post 66 Tilskudd til byområder på 611 mill. kr kommer i tillegg.

Andre store kollektivtiltak

Midlene går i hovedsak til tiltak for å oppgradere T-bane- og trikkesystemet. Det er i tillegg satt av midler til nytt signalsystem (CBTC) på T-banen og til planlegging av høystandard kollektivtrasé Oslo grense–Kjeller. Utgiftene til videre planlegging av ny T-banetunnel i 2023 dekkes av bompenger, som er restmidler fra tidligere år. Ev. behov for planleggingsmidler til Majorstuen stasjon i 2023 vil bli dekket av belønningsmidler eller gjennom omdisponering av bompenger.

Drift kollektivtrafikk

Det settes av 818 mill. kr i bompenger innenfor Oslopakke 3 til drift av kollektivtrafikk. Midlene går til å drifte kollektivtilbudet, informasjon og taksttiltak, oppgradering av basestasjoner og drift av holdeplasser og sanntidsinformasjonssystem. Det er i tillegg prioritert bompenger til Ruters arbeid med å prøve ut nye pristiltak og fleksible billettløsninger, omlegging til utslippsfri kollektivtransport og omstilling av kollektivtilbudet i Viken i perioden 2023–2025. For 2023 utgjør det 80 mill. kr. Med dette er forslaget totalt 898 mill. kr i bompenger til drift av kollektivtrafikken.

Jernbaneinvesteringer

I 2023 planlegges eller bygges flere tiltak som skal gi et forbedret togtilbud i Oslo-området, f.eks. flere avganger, redusert reisetid og bedre driftsstabilitet i togtrafikken. Det pågår bl.a. omfattende anleggsvirksomhet på Follobanen som etter planen skal åpnes for trafikk i desember 2022. For nærmere omtale av Follobanen vises det til programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Innenfor byvekstavtalen settes det av 54 mill. kr i stasjon- og knutepunktutvikling langs jernbanen i 2023. Midlene skal gå til tiltak rettet mot universell utforming av stasjonene på Haugenstua, Hauketo og Ås.

Bergens-området

Historikk og hovedtrekk i avtalen

I 2020 ble det inngått byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom staten ved Samferdselsdepartementet og daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet, kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden og Vestland fylkeskommune.

I byvekstavtalen inngår statlige bidrag til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, delfinansiering av Bybanen, byggetrinn 4 til Fyllingsdalen på kap. 1332 Transport i byområder mv., post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, og tiltak finansiert på kap. 1332, post 66 Tilskudd til byområder.

Stortinget behandlet i 2017 Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland*, jf. Innst. 90 S (2017–2018). Tiltakene i bypakken finansieres med statlige og fylkeskommunale midler samt bompenger. Bypakken er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Miljøløftet.

Dagens enkeltsporede jernbane mellom Bergen og Arna er svært trafikkert. Utbyggingen av dobbeltspor gjennom Ulriken legger til rette for økt frekvens og kapasitet i lokaltogtrafikken i Bergen og et vesentlig styrket togtilbud. Togoperatøren Vy Tog AS har ansvar for persontogtilbudet på Bergensbanen. For å legge til rette for god samordning av togtilbudet og resten av kollektivtrafikken har Jernbanedirektoratet inngått avtale med

Vestland fylkeskommune ved Skyss, om rute-, takst- og billettsamarbeid.

Resultater 2021

For 2021 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen. Referanseåret er 2018. Nullvekst måles innenfor de geografiske grensene til kommunene Bergen, Lindås, Os, Fjell og Askøy slik de var før 1. januar 2020. Øvrige indikatorer følger de nye kommunegrensene. Smitteverntiltak i forbindelse med koronapandemien har hatt betydelig innvirkning på reisemønsteret og -omfanget hittil i avtaleperioden. Det har vært nedgang i antall kollektivreiser og personbiltrafikken. Størst har nedgangen vært for kollektivtrafikken. I samme periode økte bilfører- og passasjerandelen noe, mens kollektivandelen gikk noe ned. Andelen som går og sykler, var relativt stabil i perioden. Klimagassutslippene fra veitrafikk gikk ned fra 2019 til 2020, noe som bl.a. følger av nedgang i trafikken og økt andel nullutslippskjøretøy.

Hovedindikator for måloppnåelse

Byindeksen viser en nedgang i personbiltrafikken på 4,5 pst. fra 2018 til 2021. Dette viser en god måloppnåelse så langt. Det var imidlertid en økning på 5,6 pst. fra 2020 til 2021, noe som i all hovedsak skyldes at koronapandemien har gitt betydelig endringer i reiseomfang og i fordeling av de reisende mellom transportformene.

Supplerende indikatorer

Trafikkutviklingen følges også opp gjennom trafikkarbeidet (kjøretøykilometer). Det er en nedgang i trafikkarbeidet fra 2019 til 2020 og en økning fra 2020 til 2021, men ingen vesentlig endring i perioden sett under ett. Tallene er usikre.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser en økning i bilførerandelen i byområdet fra 49 pst. i 2018 til 51 pst. i 2021, mens andelen bilpassasjerer økte fra 10 til 11 pst. I samme periode var andelen som går uendret på 22 pst. Kollektivandelen gikk ned fra 14 pst. til 11 pst., mens sykkelandelen var uendret på 3 pst.

I 2021 ble det foretatt om lag 53,9 millioner kollektivreiser (antall påstigninger) med buss og bybane i avtaleområdet. Dette er en liten økning fra 2020, men det er 20 pst. lavere enn referanseåret 2018. Det var en tilsvarende utvikling for jernbane, men her var nedgangen sammenliknet med 2018 på over 30 pst.

Klimagassutslipp fra veitrafikken, målt i CO_2-ekvivalenter, i avtaleområdet ble redusert med 14,1 pst. fra 2018 til 2020. For personbiler var det en reduksjon på 21,1 pst.

Areal og parkering

Avstanden mellom boliger og store sentra/knutepunkter er redusert i alle kommunene så langt i avtaleperioden, og legger til rette for mer sykling, gange og reiser med kollektivtrafikk. Resultatet fra måling av avstand til besøks-/arbeidsintensive arbeidsplasser for byvekstavtalen i Bergensområdet i 2021 vil foreligge høsten 2022.

Parkeringsnormen i området er uendret fra 2019. Rapporteringen viser at færre arbeidstakere disponerer gratis parkeringsplass, og flere offentlig tilgjengelige parkeringsplasser er avgiftsbelagt. I noen av kommunene er det imidlertid blitt færre tidsbegrensede parkeringsplasser.

Budsjett og bruk av midler i 2021

Tabell 4.15 *Foreløpig fordeling av midler i 2021,* i Prop. 1 S (2020–2021), side 128, viser hva midlene var planlagt brukt til i 2021. Under omtales større endringer sammenliknet med denne tabellen.

Ved Stortingets behandling av Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021,* jf. Innst. 600 S (2020–2021), ble det bevilget totalt 212 mill. kr til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på lokalt veinett i Bergens-området og Trondheims-området over kap. 1332, post 66 Tilskudd til byområder, hvorav 57 mill. kr ble tildelt Bergens-området. Det statlige bidraget til Bybanen ble redusert med 600 mill. kr på grunn av redusert behov i 2021, jf. Prop. 29 S (2021–2022) *Endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet*, jf. Innst. 81 S (2021–2022).

Midler til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei ble brukt til å gjennomføre prosjektering og grunnerverv i sykkelstamveiprosjektet E39 Osbanen Rådal–Nesttun. I tillegg ble det brukt midler til videre utbygging av sykkelstamvei fra Kristianborg til Bergen sentrum, som gjennomføres som en del av bybaneprosjektet til Fyllingsdalen.

Det ble i 2021 brukt vesentlig mer enn forutsatt, både av bompenger og statlig tilskudd, på bybanen til Fyllingsdalen. Dette skyldes i hovedsak endret periodisering av utgifter.

Midlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på lokalt veinett ble i hovedsak brukt til prosjektet *Infrastruktur Paradis* som omfatter tiltak for

gange, sykkel, trafikksikkerhet, kollektiv og knutepunktutvikling.

Belønningsmidlene ble i 2021 utbetalt til Vestland fylkeskommune, og 218 mill. kr ble brukt av Skyss til å styrke rutetilbudet. Ved utgangen av 2021 var det et mindreforbruk på i underkant av 300 mill. kr. Om lag 200 mill. kr er planlagt brukt til drift av kollektivtransport. Det er lagt en plan for å øke tilbudet utover i avtaleperioden. Om lag 100 mill. kr er planlagt brukt til mindre tiltak i kommunene, men siden nabokommunene til Bergen er relativt nye i byvekstsamarbeidet, har de ikke hatt tilstrekkelig planavklarte prosjekter.

Det var også mindreforbruk for tilskudd til bedre kollektivtilbud på om lag 115 mill. kr. Lokale parter er enige om at tilskuddet skal brukes til Bybanen, men det er ikke tatt endelig stilling til videre innretning. Det legges opp til å bestemme dette i løpet av 2022.

Mål og prioriteringer i 2023

Handlingsprogram for Miljøløftet for perioden 2023–2026 ble vedtatt lokalpolitisk våren/høsten 2022 av alle parter.

Tabell 5.14 viser foreløpig fordeling av midler. Prioriteringene er basert på vedtatt handlingsprogram og budsjett. De prioriterte prosjektene og tiltakene legger til rette for høy utnyttelse av arealer i sentrale områder og ved viktige knutepunkt for kollektivtrafikken. I tillegg videreføres midler til etterarbeid på bybanen til Fyllingsdalen og sykkelstamveien til Bergen sentrum fra sør. Dette forventes å bidra til å nå nullvekstmålet.

Endelig prioritering mellom enkelte tiltak blir gjort gjennom porteføljestyringen.

Tabell 5.14 Foreløpig fordeling av midler i 2023

Mill. kr

	Budsjett 2023			
	Stat	Lokal	Bompenger	Totalt
Riksvei				
Byvekstavtaler (Gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksvei)	368			368
Sum riksvei	*368*			*368*
Bybanen				
Byggetrinn 4 (50/50-prosjekt)[1]			281	281
Byggetrinn 5 (planlegging)			6	6
Sum Bybanen			*287*	*287*
Tilskudd til byområder				
Belønningsmidler til byvekstavtaler	341			341
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	54			54
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	118			118
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler (Gang-, sykkel- og kollektivtiltak)	142			142
Sum tilskudd til byområder	*655*			*655*
Stasjoner og knutepunkter jernbanen				
Lokale veitiltak og programområder		*338*	*7*	*345*
Sum	1 023	338	294	1 655

[1] Byggetrinn 4 er inkludert i ordningen med statlig delfinansiering av store kollektivprosjekter over kap. 1332 Transport i byområder, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter.

Riksvei

Gang-, sykkel- og kollektivtiltak

Det settes av 368 mill. kr til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer. Midlene går bl.a. til å videreføre utbyggingen av E39 sykkelstamvei Kristianborg–Bergen sentrum, langs Bybanen til Fyllingsdalen. Det vises til egen omtale av prosjektet under programkategori 21.30 Veiformål *Nærmere om investeringsprogrammet*. Videre settes det av midler til å starte byggingen av tre parseller på E39 sykkelstamveien, Nesttun–Skjold, Bradbenken–Sandvikstorget og Sandvikstorget–Glassknag. Det settes også av midler til gang- og sykkeltiltak på rv. 555/fv. 558 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate. Kollektivtiltak på E16/fv. 585 Olav Kyrres gate fullføres.

Tilskudd til byområder

Det settes av 341 mill. kr i belønningsmidler i byvekstavtalen. Belønningsmidlene brukes i hovedsak til drift av kollektivtransport og mindre kollektivtiltak i avtaleområdet.

Det settes av 54 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. Midlene går til takstreduksjon for kollektivreisende med periodebillett. Videre settes det av til sammen 118 mill. kr til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud, fordelt med 59 mill. kr på hver av ordningene. Midlene til reduserte bompenger går til å redusere takstene for nullutslippskjøretøy. Midlene til bedre kollektivtilbud går til Bybanen i Bergen.

Det settes av 142 mill. kr i tilskudd til mindre investeringstiltak på kommunal og fylkeskommunal vei. Midlene brukes bl.a. til å bli ferdig med prosjektet *Infrastruktur Paradis* i Bergen, videreføre fv. 5308 Sagstadvegen og starte opp prosjektene fv. 5254 Kleppevegen ved Myrane i Askøy kommune, fv. 552 Hatvikvegen i Bjørnafjorden kommune, kv. 1136 sentrumsgate Grønamyrsveien i Øygarden kommune og kv. 1158 Kvernhusdalen i Askøy kommune.

Lokale veitiltak og programområder

Det er lagt til grunn 338 mill. kr i fylkeskommunale midler til programområdetiltak på fylkesvei. Midlene går bl.a. til gang-, sykkel- og kollektivtiltak, trafikksikkerhetstiltak samt sentrums- og knutepunktutvikling. Eksempler på prosjekter finansiert med lokale midler er kjøp av bybanevogner til linje 2 mellom Bergen sentrum og Fyllingsdalen, gang- og sykkelvei på fylkesvei langs Bybanen til Fyllingsdalen og gang- og sykkelvei langs fv. 5324 Håkonshellavegen.

Bybanen, byggetrinn 4 til Fyllingsdalen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022).

Prosjektet omfatter bygging av 10 km trasé for Bybanen mellom Kaigaten og Oasen senter i Fyllingsdalen med sju holdeplasser, bl.a. en underjordisk holdeplass ved Haukeland. I tillegg inngår bygging av to tunneler og flere sykkelveier. Anleggsarbeidene startet i desember 2018, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2022.

Styringsrammen for Bybanen, byggetrinn 4 er fastsatt til om lag 7,8 mrd. 2023-kr. Det endelige statlige bidraget til prosjektet gjennom 50/50-ordningen er fastsatt til om lag 3,3 mrd. 2018-kr (ekskl. merverdiavgift). Prisomregnet til 2023-kr er det statlige bidraget om lag 3,9 mrd. kr. Det statlige bidraget vil i sin helhet være utbetalt ved utgangen av 2022. Det lokale bidraget på 281 mill. kr i 2023 dekkes av bompenger. Det har vært ubalanse i restbehovet mellom statlige og lokale midler. Dette skyldes primært at bompengeinntektene var lavere enn forutsatt i Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland*, jf. Innst. 90 S (2017–2018), og frem til nytt bompengeopplegg ble innført i april 2019. Etter dette er nivået som forutsatt i proposisjonen. Ubalansen i restbehov ble kompensert gjennom en justering av det statlige bidraget i 2022, jf. Prop. 115 S (2021–2022) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2022*, jf. Innst. 450 S (2021–2022).

Det er varslet kostnadsøkninger i prosjektet, som vil bli vurdert av Vestland fylkeskommune og styringsgruppen for byvekstavtalen høsten 2022.

Tabell 5.15 Bybanen til Fyllingsdalen

Mill. kr

			Budsjett 2023		Restbehov per 01.01.24	
	Styrings-ramme	Prognose sluttkostnad	Statlige midler[1]	Lokalt bidrag inkl. bompenger	Statlige midler	Lokalt bidrag inkl. bompenger
Bybanen til Fyllingsdalen	7 756	8 277	0	281	0	528

[1] Gjelder statlig tilskudd til 50/50-prosjektet over kap. 1332 Transport i byområder mv., post 63 Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekter.

I handlingsprogrammet til Miljøløftet er det satt av bompenger til planlegging av Bybanen til Åsane (byggetrinn 5). Finansiering av byggetrinn 5 er ikke en del av den gjeldende byvekstavtalen.

Jernbaneinvesteringer

For å gi de reisende et bedret togtilbud og for å gi bedre vilkår for godstransporten gjennomføres det flere tiltak i Bergens-området. Dobbeltsporet mellom Bergen og Arna skal stå ferdig sammen med oppgradering av Arna stasjon og Nygårdstangen godsterminal senest i 2025. Dobbeltsporet legger til rette for doblet frekvens til fire avganger i timen på strekningen Bergen–Arna. På Nygårdstangen skal godshåndteringskapasiteten økes med mer enn 50 pst. Dette er nærmere omtalt under programkategori 21.50 Jernbaneformål. Reguleringsplan for fellesprosjektet vei og bane Arna–Stanghelle ble vedtatt 1. april 2022.

Trondheims-området

Historikk og hovedtrekk i avtalen

I 2019 ble det inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom Samferdselsdepartementet og daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Stjørdal, Melhus og Malvik. Det ble inngått en tilleggsavtale mellom partene i juni 2020. For å oppnå best mulig måloppnåelse og mer effektiv bruk av midlene ble det i møte i politisk styringsgruppe våren 2022 enighet om at det skal foretas en gjennomgang av avtalen med mål om enkelte tilpasninger. Regjeringen legger til grunn at en slik gjennomgang ikke innebærer økte statlige midler.

I byvekstavtalen inkludert tilleggsavtalen inngår statlige bidrag til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, delfinansiering av Metrobuss på kap. 1332 Transport i byområder mv., post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, tiltak finansiert på kap. 1332, post 66 Tilskudd til byområder, og stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer.

Tidligere var Miljøpakken begrenset til bompengeinnkrevingen, i det videre omtalt som Bypakke Trondheim. Tiltakene i bypakken finansieres gjennom statlige midler, bompenger og fylkeskommunale og kommunale midler. Trinn 1 ble behandlet av Stortinget gjennom St.prp. nr. 85 (2008–2009) *Om delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim*, jf. Innst. S. nr. 347 (2008–2009). Trinn 2 ble behandlet av Stortinget gjennom Prop. 172 S (2012–2013) *Finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2*, jf. Innst. 494 S (2012–2013). Trinn 3 ble behandlet av Stortinget gjennom Prop. 36 S (2017–2018) *Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevjingsperiode og endringar i takst- og rabattsystemet*, jf. Innst. 157 S (2017–2018). Det pågår nå et arbeid med å innføre miljødifferensierte takster i Trondheim, jf. Dokument 8:177 S (2020–2021) og Innst. 424 S (2020–2021). Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

Bypakke Trondheim er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Miljøpakken. I byvekstavtalen for perioden 2019–2029 er det forutsatt at bompengebidraget i bypakken kan brukes i hele avtaleområdet, dvs. i Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal kommuner.

Selv om virkeområdet for bruk av bompenger er utvidet, har Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune fortsatt råderett over bompengeopplegget i Trondheim, innenfor rammene av Prop. 172 S (2012–2013) og Innst. 494 S (2012–2013) samt Prop. 36 S (2017–2018) og Innst. 157 S (2017–2018).

Trønderbanen spiller en viktig rolle i Trondheims-området. For å legge til rette for god sam-

ordning av togtilbudet og resten av kollektivtrafikken har Jernbanedirektoratet, Trøndelag fylkeskommune og kollektivselskapet AtB inngått avtale om takst-, rute- og billettsamarbeid. I 2022 ble det innført et helintegrert takst- og billettsamarbeid mellom tog og buss/trikk innenfor sone A. I tillegg ble det faset inn nye togsett med økt kapasitet. Videre satsing på jernbanen i Trondheimsområdet innebærer stasjons- og knutepunktutvikling og elektrifisering av strekningen Trondheim–Stjørdal. I henhold til byvekstavtalen planlegges det for å forbedre togtilbudet på Trønderbanen med mål om to togavganger i timen på strekningen Melhus–Steinkjer.

Resultater 2021

For 2021 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen. Referanseåret er 2019. Smitteverntiltak i forbindelse med koronapandemien har hatt betydelig innvirkning på reisemønsteret og -omfanget hittil i avtaleperioden. Det har vært nedgang i kollektivtrafikken og personbiltrafikken. Størst har nedgangen vært for kollektivtrafikken. I samme periode gikk bilførerandelen ned, mens bilpassasjerandelen var uendret. Andelen som går økte. Sykkelandelen var uendret i perioden, mens kollektivandelen gikk noe ned. Klimagassutslippene fra veitrafikken gikk ned fra 2019 til 2020, noe som bl.a. følger av nedgang i trafikken og en økning i andelen av nullutslippskjøretøy.

Hovedindikator for måloppnåelse

Byindeksen viser en nedgang i trafikken på 4 pst. fra 2019 til 2021. Dette viser en god måloppnåelse så langt. Det var imidlertid en økning på 2,9 pst. fra 2020 til 2021, noe som i all hovedsak skyldes at koronapandemien har gitt betydelige endringer i reiseomfang og i fordeling av de reisende mellom transportformene.

Supplerende indikatorer

Trafikkutviklingen følges også opp gjennom trafikkarbeidet (kjøretøykilometer). Det er en nedgang i trafikkarbeidet fra 2019 til 2020 og en økning fra 2020 til 2021, men ingen vesentlig endring i perioden sett under ett. Tallene er usikre.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser en nedgang i bilførerandelen i Trondheimsområdet fra 53 til 48 pst. fra 2019 til 2021, mens andelen bilpassasjerer var stabil på 11 pst. Andelen som går økte i samme periode fra 20 til 25 pst., mens sykkelandelen var på 6 pst. i perioden. Andelen kollektivreisende gikk ned fra 9 til 8 pst.

I avtaleområdet ble det i 2021 foretatt 27,2 millioner kollektivreiser med buss og trikk. Dette var en økning fra 2020, men en reduksjon på 32 pst. sammenliknet med 2019. Det ble foretatt 500 000 jernbanereiser i avtaleområdet og omland i 2021. Dette var en reduksjon fra 2020 og en reduksjon på mer enn 60 pst. sammenliknet med antall reisende i referanseåret 2019.

Klimagassutslipp, målt i CO_2-ekvivalenter, fra veitrafikken i avtaleområdet ble redusert med 9,8 pst. fra 2019–2020. For personbiler var det en reduksjon i klimagassutslipp fra 2019 til 2020 på 3,5 pst.

Areal og parkering

Den gjennomsnittlige avstanden fra boliger til Trondheims sentrale midtpunkt, Torvet, økte noe fra 2019 til 2021. For øvrige kommuner i avtaleområdet var det svært små endringer. Avstanden fra besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplasser i Trondheim kommune til Torvet var uendret i perioden. For Melhus og Malvik økte avstanden fra 2019 til 2021.

Parkeringsreguleringer ser ut til å bidra i positiv retning, ved at det blir mindre attraktivt å bruke bil. Rapporteringen viser at færre arbeidstakere disponerte gratis parkeringsplass, og flere offentlig tilgjengelige parkeringsplasser var avgiftsbelagt. Det har ikke vært endringer i parkeringsnormen for forretninger og kontorlokaler ved store sentra/knutepunkt i avtaleområdet fra 2019.

Budsjett og bruk av midler i 2021

Tabell 4.18 *Foreløpig fordeling av midler i 2021,* i Prop. 1 S (2020–2021), side 132, viser hva midlene var planlagt brukt til i 2021. Under omtales større endringer sammenliknet med denne tabellen

Ved Stortingets behandling av Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021*, jf. Innst. 600 S (2020–2021), ble det i tillegg bevilget totalt 212 mill. kr til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på lokalt veinett i Bergens-området og Trondheims-området over kap. 1332, post 66 Tilskudd til byområder, hvorav 155 mill. kr ble tildelt Trondheims-området. Midlene ble fordelt med 50 mill. kr til prosjektet Saupstadbrua (Bjørndalen gang- og sykkelbru), 25 mill. kr til gang- og sykkelbru over E6 i Melhus og 80 mill. kr til lokalt sykkelveisystem Sluppen.

Riksveimidlene gikk i 2021 i hovedsak til E6 Jaktøya–Sentervegen og hovedsykkelvei Gildheim–Pirbrua.

Metrobussprosjektene i Høgskolevegen og Jonsvannsvegen i Trondheim ble ferdige i 2020. I 2021 ble det gjort forberedende arbeider til å starte opp ombyggingen av Innherredsveien i 2022 og i Kongensgate i 2023/24. Det gjenstår planavklaringer på gateprosjektene Elgeseter gate og Olav Tryggvasons gate i Trondheim, og oppstart for disse prosjektene er forsinket.

I 2021 ble 30 mindre tiltak ferdigstilt, hvorav 14 snarveier og 7 holdeplasser. De største byggeprosjektene er Nydalsbrua med tilknytninger, Saupstadbrua (Bjørndalen gang- og sykkelbru) og ny hovedsykkelvei øst for Trondheim sentrum, hvor delstrekningen Lilleby–Dalen ble åpnet oktober 2021.

Belønningsmidlene til byvekstavtalen ble i 2021 hovedsakelig brukt til drift av kollektivtrafikken. I tillegg ble noe midler brukt til investering i kollektivtrafikk og til sykkel og gange. Belønningsmidlene ble i 2021 utbetalt til Trøndelag fylkeskommune, og ved utgangen av 2021 var det om lag 37 mill. kr i gjenstående midler. Det er lagt en plan for bruk av disse midlene i 2022.

Det statlige tilskuddet til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk ble i 2021 brukt til å kompensere for tapte inntekter.

Tilskuddet til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud er brukt til å kompensere for tapte inntekter på grunn av lavere takstøkning enn planlagt. Den andre halvdelen av tilskuddet er satt av til å delfinansiere Metrobussprosjektet. Om lag 53 mill. kr av dette tilskuddet er imidlertid ikke brukt som forutsatt, på grunn av forsinkelser i Metrobussprosjektet.

Mål og prioriteringer 2023

Tabell 5.16 viser foreløpig fordeling av midler i 2023. Prioriteringene er basert på handlingsprogram for Miljøpakken for perioden 2022–2025, som ble lokalpolitisk behandlet i desember 2021. Endelig prioritering mellom enkelttiltak vil skje gjennom porteføljestyringen.

Tabell 5.16 Foreløpig fordeling av midler i 2023

Mill. kr

	Budsjett 2023			
	Stat	Lokal	Bompenger	Totalt
Riksvei				
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger			300	300
Byvekstavtaler (Gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksvei)	106			106
Planlegging	13		5	18
Sum riksvei	*119*		*305*	*424*
Metrobuss (50/50-prosjekt)	*170*	*20*		*190*
Tilskudd til byområder				
Belønningsmidler til byvekstavtaler	290			290
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	54			54
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	61			61
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler (Gang-, sykkel- og kollektivtiltak)	69			69
Sum tilskudd til byområder	*474*			*474*
Stasjoner og knutepunkter jernbanen	*99*			*99*
Lokale veitiltak og programområder		*213*	*300*	*513*
Sum	862	233	605	1 700

Riksvei

Store prosjekter

For 2023 er det lagt til grunn et finansieringsbehov på 300 mill. kr i bompenger til rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger, hvorav 270 mill. kr er forskudd av statlige midler og 30 mill. kr er forbruk bompenger. Det vises til egen omtale av prosjektet i *Nærmere om investeringsprogrammet* under programkategori 21.30 Veiformål.

Gang-, sykkel- og kollektivtiltak

Det settes av midler til å videreføre prosjektene rv. 706 Leangbrua–Dalenbrua og rv. 706 Sluppen. Reguleringsplanarbeid for kollektivfelt på E6 Tonstad–Kroppanbrua er startet opp, og det pågår utredninger av sykkeltiltak på strekningen Tonstad–Selsbakk–Sluppen.

Videre vil det bli gjennomført forberedelser for oppstart av reguleringsplanlegging av ytterligere strekninger, både øst og sør i Trondheim samt i kommunene Stjørdal, Melhus og Malvik. Det er lagt til grunn 18 mill. kr til planlegging.

Tilskudd til byområder

Det settes av 290 mill. kr i belønningsmidler, som bl.a. skal brukes til drift av kollektivtrafikk, sykkeltiltak på fylkesvei og kommunal vei, informasjonsarbeid og mobilitetsrådgivning.

Videre settes det av 54 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. Tilskuddet skal bl.a. brukes til takstreduksjon for å øke passasjerbelegget i lavtrafikkperioder og for å få flere fritidsreiser over på kollektivtransport.

I tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud settes det av til sammen 61 mill. kr, dvs. om lag 30 mill. kr til hver av ordningene. Midlene til bedre kollektivtilbud går til investeringer og driftstiltak i Metrobussprosjektet.

Det settes av 69 mill. kr i tilskudd til mindre investeringstiltak på kommunal og fylkeskommunal vei, som i sin helhet går til Saupstadbrua (Bjørndalen gang- og sykkelbru).

Metrobuss

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 145 og 160.

Metrobussprosjektet omfatter bygging av et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på veiinfrastrukturen, teknisk infrastruktur, publikumsområder og bussmateriell. Prosjektet vil legge til rette for et tilbud med god komfort og høy standard, som vil gi god fremkommelighet og regularitet for kollektivtransporten i Trondheim.

Styringsrammen for Metrobuss er fastsatt til 3 400 mill. 2019-kr. Dette utgjør om lag 3 800 mill. 2023-kr. Basert på dette er det statlige tilskuddet til Metrobuss endelig fastsatt til 1,7 mrd. 2019-kr, ekskl. merverdiavgift på fylkeskommunal og kommunal vei, jf. også Prop. 1 S (2019–2020). Prisomregnet til 2023-kr er det statlige bidraget om lag 1,9 mrd. kr. Det er gjennomført kostnadsreduserende tiltak i prosjektet, og det legges nå til grunn en prognose for sluttkostnad på om lag 3 mrd. 2023-kr.

Det er i 2023 satt av 170 mill. kr i statlige midler til Metrobussen, fordelt på Kongens gate, inkludert Nordre Ilevollen, og oppstart Innherredsvegen.

Tabell 5.17 Metrobuss

Mill. kr

			Budsjett 2023		Restbehov per 01.01.24	
	Styrings-ramme	Prognose sluttkostnad	Statlige midler[1]	Lokalt bidrag	Statlige midler[1]	Lokalt bidrag inkl. bompenger
Metrobuss	3 804	2 975	170	20	1 229	386

[1] Gjelder statlig tilskudd til 50/50-prosjektet over kap. 1332 Transport i byområder mv., post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter.

Lokale veitiltak og programområder

Lokal finansiering består av bidrag fra kommunene og fylkeskommunen på til sammen 213 mill. kr i 2023. I tillegg er det lagt til grunn 300 mill. kr i bompenger på lokale veitiltak og programområder.

Jernbaneinvesteringer

Utvikling av Trønderbanen er prioritert for å gi de reisende et bedre togtilbud. Arbeidet med å elektrifisere strekningene Trondheim–Stjørdal og Hell–Storlien fortsetter i 2023. Videre skal nødvendige infrastrukturtiltak for økt frekvens på Trønderbanen planlegges. Det samme gjelder planskilte tverrforbindelser på Hommelvik og Stjørdal stasjoner. Arbeidet med bygging av byggetrinn 2 på Trondheim S med ny terminalbygning inkludert adkomster til plattformer tar til i 2023.

Nord-Jæren

Historikk og hovedtrekk i avtalen

I 2020 ble det inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom Samferdselsdepartementet og daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet, kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg og Rogaland fylkeskommune.

I byvekstavtalen inngår statlige bidrag til gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, delfinansiering av *Bussveien* på kap. 1332 Transport i byområder mv., post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, tiltak finansiert på kap. 1332, post 66 Tilskudd til byområder, og stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer.

Stortinget behandlet Bypakke Nord-Jæren gjennom Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommuner i Rogaland*, jf. Innst. 214 S (2016–2017). Bypakken er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Bymiljøpakken.

For å legge til rette for god samordning av togtilbudet og resten av kollektivtrafikken har Jernbanedirektoratet inngått avtale med Rogaland fylkeskommunes administrasjonsselskap for kollektivtrafikk, Kolumbus, om takst-, rute- og billettsamarbeid. Togoperatøren GoAhead AS har ansvar for persontogtilbudet på Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen.

Byvekstavtalen skal bidra til å legge til rette for god byutvikling ved at partene samarbeider om utvikling av sentrum, knutepunkt og stasjoner. I byvekstavtalen for Nord-Jæren er stasjonene Stavanger, Paradis, Sandnes og Skeiane særskilt omtalt.

I byvekstavtalene skal det være balanse mellom inntekter og utgifter. I desember 2020 vedtok styringsgruppen for Bymiljøpakken kutt i porteføljen i tråd med dette. En økonomisk gjennomgang av Jærenpakke 1 ga et ytterligere behov for å effektivisere porteføljen. I september 2021 sluttet styringsgruppen seg til en portefølje med balanse mellom inntekter og utgifter.

Resultater 2021

For 2021 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen. Referanseåret er 2017, og den geografiske avgrensningen er Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner slik de var før kommunesammenslåingene 1. januar 2020. Smitteverntiltak i forbindelse med koronapandemien har hatt betydelig innvirkning på reisemønsteret og -omfanget hittil i avtaleperioden. Det var nedgang i antall kollektivreiser og personbiltrafikk. Størst var nedgangen for kollektivtrafikken. Bilførerandelen og bilpassasjerandelen økte noe. Det samme har andelen som går, mens sykkelandelen har gått noe ned. Det var også en nedgang i kollektivandelen. Klimagassutslippene fra veitrafikken gikk ned fra 2019 til 2020, noe som bl.a. følger av nedgang i trafikken og økt andel nullutslippskjøretøy.

Hovedindikator for måloppnåelse

Byindeksen viser en nedgang i personbiltrafikken på Nord-Jæren på 6,4 pst. fra 2017 til 2021. Dette viser måloppnåelse så langt. Det var imidlertid en økning på 3,4 pst. fra 2020 til 2021, noe som i all hovedsak skyldes at koronapandemien har gitt betydelige endringer i reiseomfang og i fordeling av de reisende mellom transportformene.

Supplerende indikatorer

Trafikkutviklingen følges også opp gjennom trafikkarbeidet (kjøretøykilometer) Det var en nedgang i trafikkarbeidet fra 2019 til 2020 og en økning fra 2020 til 2021, men ingen vesentlig endring i perioden sett under ett. Tallene er usikre.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser økt bilførerandel i byområdet fra 2019 til 2021 fra 52 til 54 pst., mens andelen bilpassasjerer var stabilt på 10 pst. Andelen som sykler gikk ned fra 8 til 7 pst., mens andelen som går økte fra 20 til 22 pst. Andelen som reiser kollektivt gikk ned fra 9 til 6 pst. fra 2019 til 2021.

I 2021 var det 19 millioner kollektivreiser med buss og båt på Nord-Jæren (målt i antall påstigninger). Dette er en økning fra 2020, men antall kollektivreiser er fortsatt mer enn 15 pst. lavere enn i

2019. For reiser med jernbane internt i avtaleområdet var det nedgang også fra 2020 til 2021, og antallet jernbanereiser var om lag 60 pst. lavere i 2021 enn i 2019.

Klimagassutslipp fra veitrafikken, målt i CO_2-ekvivalenter, i avtaleområdet ble redusert med 6,8 pst. fra 2018 til 2020. For personbiler var det en reduksjon på 10,0 pst.

Areal og parkering

Avstanden mellom boliger og store sentra/knutepunkter er redusert så langt i avtaleperioden. Det samme gjelder for besøks-/arbeidsplassintensive virksomheter. Kortere avstander legger til rette for mer sykling, gange og reiser med kollektivtrafikk. I samme periode disponerte færre arbeidstakere gratis parkeringsplass. Det er ikke rapportert om endringer i parkeringsnormene. Status for avgiftsbelagte parkeringsplasser vil først foreligge høsten 2022/vinteren 2023.

Budsjett og bruk av midler i 2021

Tabell 4.21 *Foreløpig fordeling av midler i 2021,* i Prop. 1 S (2020–2021), side 137, viser hva midlene var planlagt brukt til i 2021. Under omtales større endringer sammenliknet med denne tabellen.

Det statlige bidraget til Bussveien ble redusert med 500 mill. kr på grunn av redusert behov i 2021, jf. Prop. 29 S (2021–2022) *Endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet*, jf. Innst. 81 S (2021–2022).

I 2021 ble det hovedsakelig brukt midler på prosjektene E39 sykkelstamveien mellom Sandnes og Stavanger, rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalveien, Bussveien og lokale veitiltak.

Fremdriften for flere prosjekter har vært lavere enn opprinnelig forutsatt, og det ga et mindreforbruk på om lag 850 mill. kr knyttet til en rekke prosjekter og tiltak. Det største mindreforbruket var på Bussveien. I tillegg var det et betydelig mindreforbruk for sykkelstamveien, Transportkorridor vest og tiltak for sykkel, gange, trafikksikkerhet og kollektivtransport. Mindreforbruket skyldes i hovedsak at planavklaringene har tatt lengre tid enn forutsatt. En del av tilskuddene ble ikke brukt i 2021 og er overført til 2022.

Belønningsmidler ble i 2021 brukt til drift av kollektivtransport. Midlene for 2021 er utbetalt til Rogaland fylkeskommune, og ved utgangen av 2021 var gjenstående midler 245,7 mill. kr. Disse midlene er planlagt brukt til Bussveien senere i avtaleperioden.

Gjenstående midler av tilskudd til bedre kollektivtransport er om lag 88 mill. kr. Midlene er avsatt på fond i påvente av elektrifisering av bussflåten på Nord-Jæren.

Mål og prioriteringer i 2023

Tabell 5.18 viser foreløpig fordeling av midler i 2023. Prioriteringene er basert på handlingsprogram for Bymiljøpakken for perioden 2023–2026, vedtatt i 2022. Endelig prioritering mellom enkelte tiltak blir gjort gjennom styringen av porteføljen.

Tabell 5.18 Foreløpig fordeling av midler i 2023

Mill. kr

	Budsjett 2023			
	Stat	Lokal	Bompenger	Totalt
Riksvei				
E39 Osli–Hove			150	150
Byvekstavtaler (Gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksvei)	110		18	128
Sum riksvei	*110*		*168*	*278*
Bussveien (50/50-prosjekt)	*552*	*357*	*454*	*1 363*
Tilskudd til byområder				
Belønningsmidler til byvekstavtaler	249			249
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	54			54
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	181			181
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler (Gang-, sykkel- og kollektivtiltak)	85			85
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	54			54
Sum tilskudd til byområder	*623*			*623*
Stasjoner og knutepunkter jernbanen	*121*			*121*
Lokale veitiltak og programområder		*12*	*421*	*433*
Sum	1 406	369	1 043	2 818

Riksvei

Store prosjekter

Det er lagt opp til anleggsstart for prosjektet rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen (Transportkorridor vest) høsten 2022. Prosjektet skal i sin helhet finansieres med bompenger, og i 2023 brukes midler som gjenstår fra tidligere år, som følge av forsinket oppstart. Det ventes at anleggsarbeidene for E39 Osli–Hove, som er første byggetrinn av E39 Ålgård–Hove, kan starte opp rundt årsskiftet. Det vises til nærmere omtale i *Nærmere om investeringsprogrammet* under programkategori 21.30 Veiformål.

Gang-, sykkel- og kollektivtiltak

Det settes av 128 mill. kr til gang-, sykkel- og kollektivtrafikktiltak langs riksvei, inkl. bompenger. Midlene brukes i hovedsak til å videreføre utbyggingen av flere delstrekninger på E39 sykkelstamveien. Det vises til egen omtale av delstrekningen fra Sørmarka til Smeaheia mellom Stavanger og Sandnes i *Nærmere om investeringsprogrammet* under programkategori 21.30 Veiformål.

Tilskudd til byområder

Det settes av 249 mill. kr i belønningsmidler, som bl.a. skal brukes til drift av kollektivtransport.

Det settes av 181 mill. kr til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud. Midlene til bedre kollektivtilbud går i hovedsak til økt ruteproduksjon og finansiering av Bussveien. Tilskuddet til reduserte bompenger brukes til å kompensere for reduserte bompengeinntekter etter fjerning av rushtidsavgiften (tidsdifferensierte takster).

Det settes av 54 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. Midlene brukes til å kompensere for inntektsbortfall som følge av prisreduksjon i takstsonen for Nord-Jæren samt takstreduksjon for dagspass og periodepass.

Som følge av tidligere lokale vedtak om å fjerne rushtidsavgiften er bompengeinntektene redusert. Det settes av 54 mill. kr i 2023 i tilskudd til å fjerne rushtidsavgiften.

Det settes av 85 mill. kr i tilskudd til mindre investeringstiltak på kommunalt og fylkeskommunalt veinett. Midlene brukes til å videreføre arbeidene med kollektivtrasé mellom Ullandhaug og Jåttå.

Bussveien

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2021–2022), side 162.

Bussveien omfatter bygging av et sammenhengende høykvalitets bussystem på Nord-Jæren. Det legges til rette for et kollektivtilbud med god punktlighet og høy kapasitet samt byutvikling langs traseen.

Det statlige tilskuddet til Bussveien er fastsatt til om lag 5,2 mrd. 2020-kr, ekskl. merverdiavgift på fylkeskommunal og kommunal vei. Prisomregnet til 2023-kr er det statlige bidraget om lag 5,9 mrd. kr. Prosjektet er forsinket på grunn av arbeid med å avklare løsninger for flere delstrekninger.

Det vil være anleggsarbeid på flere delstrekninger i 2023.

Andre delprosjekter er i planfasen eller det forberedes for anleggsstart.

Tabell 5.19 Bussveien

Mill. kr

			Budsjett 2023		Restbehov per 01.01.24	
	Styrings-ramme	Prognose sluttkostnad	Statlige midler[1]	Lokalt bidrag inkl. bompenger	Statlige midler[1]	Lokalt bidrag inkl. bompenger
Bussveien	-	11 896	552	811	4 157	3 923

[1] Gjelder statlig tilskudd til 50/50-prosjektet over kap. 1332 Transport i byområder mv., post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter.

Lokale veitiltak og programområder

Det legges til grunn 421 mill. kr i bompenger og 12 mill. kr i lokale bidrag til mindre investeringer på fylkeskommunal og kommunal vei.

Jernbaneinvesteringer

I tråd med byvekstavtalen for Nord-Jæren fortsetter arbeidet med å oppgradere Sandnes stasjon. Arbeidet skal samordnes og bli ferdig sammen med øvrig utvikling av Ruten rutebilstasjon i Sandnes og Bussveien. Kommunedelplan for strekningen Sandnes–Nærbø er planlagt ferdigstilt i 2022 og skal etter planen vedtas i 2023.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023	Endring i pst.
1351	Spordrift AS	200 110			0,0
1352	Jernbanedirektoratet	30 525 033	31 687 360	31 402 600	-0,9
1354	Statens jernbanetilsyn	98 780	97 884	101 000	3,2
	Sum kategori 21.50	30 823 923	31 785 244	31 503 600	-0,9

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023	Endring i pst.
4352	Jernbanedirektoratet	12 554	4 400	4 500	2,3
4354	Statens jernbanetilsyn	14 691	16 100	14 400	-10,6
4356	Bane NOR SF	200 110			0,0
5672	Bane NOR SF – Utbytte			63 000	100,0
	Sum kategori 21.50	227 355	20 500	81 900	299,5

Målene for samferdselspolitikken er trukket opp i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. I tillegg legges Hurdalsplattformen til grunn i arbeidet med transportpolitikken.

Samferdselsdepartementets virkemidler i jernbanesektoren omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn samt eierstyring av Bane NOR SF, Vygruppen AS, Spordrift AS, Norske tog AS og Entur AS.

Jernbanedirektoratet skal ivareta den strategiske, helhetlige og overordnede koordineringen og planleggingen i jernbanesektoren og har det koordinerende ansvaret overfor relevante aktører. Bane NOR skal sørge for tilgjengelig jernbaneinfrastruktur ved å bygge ut, forvalte, drifte og vedlikeholde denne samt forestå trafikkstyringen. Norske tog eier og leier ut persontog til operatører som kjører persontogtrafikken. Sammen med selskapet koordinerer Jernbanedirektoratet arbeidet med å anskaffe tog. Spordrift leverer tjenester innen drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur. Entur har ansvaret for en nasjonal digital plattform for reiseinformasjon og billettering for kollektivtransport. Vygruppen er et transportselskap som bl.a. opererer persontransport med tog. Statens jernbanetilsyn har hovedansvaret for tilsyn med norsk jernbane, inkl. tunnelbane, sporvei og forstadsbane samt tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger.

Til jernbaneformål foreslås det til sammen 31,5 mrd. kr.

For kap. 1352 Jernbanedirektoratet foreslås det bevilget 31,4 mrd. kr. Av dette gjelder

25,4 mrd. kr kjøp av tjenester fra Bane NOR for drift og vedlikehold, planlegging og investeringer i jernbaneinfrastruktur og 5,2 mrd. kr kjøp av persontransporttjenester med tog. Videre dekker bevilgningen utgifter til drift av Jernbanedirektoratet og direktoratets utredningsoppgaver samt tilskudd til togmateriell, godsoverføring og kulturminner.

Til Statens jernbanetilsyn foreslås det bevilget 101 mill. kr.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss blir ikke videreført som et fellesprosjekt. Veidelen går inn i den ordinære porteføljen til Nye Veier AS, mens Ringeriksbanen tilbakeføres til Bane NORs portefølje.

Regjeringen prioriterer å fullføre igangsatte tiltak som vil gi tilbudsforbedringer. Dette innebærer bl.a. rasjonell fremdrift av InterCity-prosjektene til Tønsberg, Moss og Hamar. Videre prioriteres rasjonell fremdrift av prosjektet signal- og trafikkstyringssystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) samt finansiering av økte kostnader for kjøp av persontransport som følge av langsiktige effekter av koronapandemien for togselskapene. Regjeringen prioriterer også nødvendig styrking av Bane NORs drifts- og vedlikeholdsbudsjett fordi nye anlegg tas i bruk.

Jernbanedirektoratet har også ansvaret for å fastsette standarder for kunngjøring av rutedata (reiseplanlegging) og elektronisk billettering, og for statens kjøp av tjenester innen reiseplanlegging og elektronisk billettering fra Entur AS. Det vises til omtale under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Resultatrapport 2021

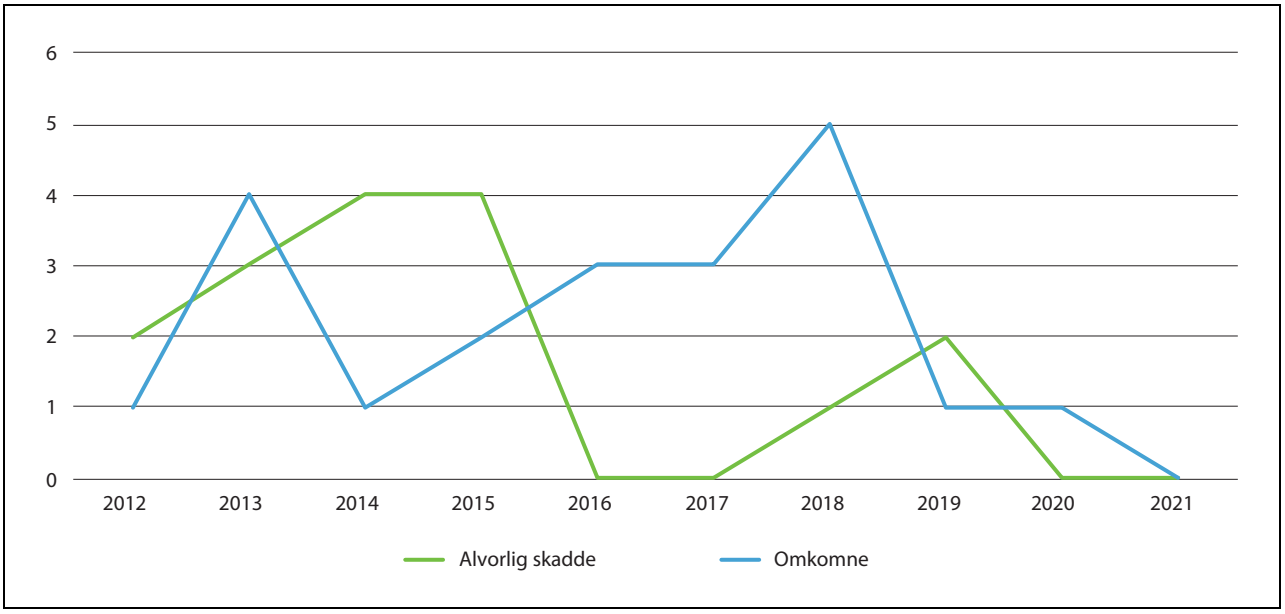
I samsvar med Nasjonal transportplan 2018–2029 rapporteres det på resultater i 2021 på hovedmålene fremkommelighet, sikkerhet, og klima og miljø. Ved å oppfylle målene gis jernbanens brukere et godt togtilbud i tråd med transportbehovene.

Samferdselsdepartementet har med utgangspunkt i etappemålene i Nasjonal transportplan 2018–2029 fastsatt måltall for sikkerhet, driftsstabilitet og kundetilfredshet i jernbanesektoren. Disse omfatter kun Bane NORs virksomhet. Tabell 5.20 viser mål og resultater for 2021. Omtalene av de enkelte områdene er supplert med resultater for togselskapene der dette er relevant.

Tabell 5.20 Mål og resultater for 2021

Parameter	Mål 2021	Resultat 2021
Sikkerhet		
Maksimalt antall drepte siste fem år	16	10
Maksimalt antall personskader, hardt skadd, siste 5 år	13	3
Driftsstabilitet		
Punktlighet alle persontog i pst.	90,0	90,3
Punktlighet Gardermobanen i pst.	96,0	94,8
Oppetid i pst.	99,3	99,1
Regularitet i pst.	99,2	95,2
Kundetilfredshet		
Bane NORs resultat i togoperatørenes kundeundersøkelse[1]	75	IS
Brukerundersøkelse blant togselskapene	68	IS

[1] Resultatet 2021 for kundetilfredshet er ikke direkte sammenliknbart med resultatet for 2020 eller målet for 2021, jf. omtalen under kundetilfredshet.



Figur 5.6 Årlig antall omkomne og alvorlig skadde i ulykker på jernbanenettet i 2012–2021

Kilde: Jernbanedirektoratet

Sikkerhet

Sikkerhetsnivået på det norske jernbanenettet er blant det høyeste i Europa. Tall for indikatorene *Antall drepte* og *Antall alvorlig skadde* viser at i 2021 var disse lavere enn de fastsatte målene om sikkerhet.

Antall omkomne er lavt. De fleste som omkom, er personer som har oppholdt seg i sporet eller på planoverganger.

Sikkerheten på jernbanen er forbedret gjennom mange år. Dette er et resultat av systematisk sikkerhetsarbeid for å hindre ulykker. Alvorlige hendelser skyldes bl.a. at personer befinner seg i sporet eller på planoverganger når toget kommer, eller kan oppstå som følge av ras og utglidninger. Dette kan det være vanskelig å finne effektive og målrettede tiltak mot og krever kunnskap og kartlegging både i Bane NOR og Jernbanedirektoratet. Norsk jernbane har i nyere tid ikke vært utsatt for alvorlige hendelser med personskade som følge av ras eller utglidninger.

Det er trygt å kjøre tog, trikk og t-bane i Norge. Hos aktørene som har ansvar for dette, er drift, infrastruktur og kjøretøy i all hovedsak i samsvar med kravene som stilles til sikkerhet og samtrafikkevne.

En viktig effekt av tilsynsaktivitetene i 2021 på jernbanen er at uønskede hendelser knyttet til tekniske forhold ved infrastruktur og kjøretøy nå i økende grad blir rapportert. Rapportering gir virksomhetene bedre kunnskap som kan bidra til å forebygge slike hendelser. Samtidig får Statens jernbanetilsyn bedre innsikt i sikkerhetsutfordringer på området og kan prioritere temaer for tilsynsaktiviteter. Tilsyn med sikring hos jernbanevirksomhetene ble tatt et skritt videre ved at tilsynsvirksomheten i større grad er rettet mot jernbaneforetakene, i tillegg til infrastrukturforvalter (Bane NOR). Veiledning brukes i økende grad for å imøtekomme utfordringene med å etterleve regelverket. Det vises også til omtale under samfunnssikkerhet.

Statens jernbanetilsyn fastsatte i 2021 regelverk som gjennomfører EUs fjerde jernbanepakke i norsk rett. Gjennom opplæring, informasjon og oppdatering av rutiner over flere år står tilsynet godt rustet til et tettere samarbeid med EUs jernbanebyrå, slik regelverket legger opp til. Systematisk informasjon til jernbanevirksomhetene har gjort det enklere for dem å tilpasse seg endringer i regelverket.

Sikkerhet i taubaner og fornøyelsesinnretninger

For virksomheter med taubane prioriterte Statens jernbanetilsyn i 2021 tilsyn med vedlikehold og spesielle inspeksjoner. De spesielle inspeksjonene skal avdekke mulige utmattingssprekker i komponenter som ved brudd kan skade passasjerer.

For virksomheter med fornøyelsesinnretninger ble et flerårig verifikasjonsarbeid avsluttet i 2021. I forbindelse med overgang til nytt regelverk i 2017 fikk de virksomhetene som hadde sik-

kerhetsmessig godkjenning av innretninger før 2017 automatisk midlertidig driftstillatelse for disse dersom virksomhetene sendte tilsynet data for beregning av årsgebyr. Verifikasjonsarbeidet omfattet en gjennomgang av innretningene (unntatt høydeparker) der permanent driftstillatelse ble gitt til de innretningene som drives i tråd med gjeldende regelverk.

Det ble registrert 655 uønskede hendelser i 2021 som var en økning fra 479 i 2020, men var noe lavere enn nivået i 2019 (838). 2021 var også preget av nedstenginger og restriksjoner som følge av pandemien, noe som også påvirket aktiviteten for taubaner og fornøyelsesinnretninger.

Etterlevelsen av regelverket innen taubaner og fornøyelsesinnretninger er fortsatt ikke god nok. Tilsynet jobber kontinuerlig med både veiledning og tilsynsaktiviteter for å sikre bedre etterlevelse av regelverket.

Markedet for jernbanetransport

Statens jernbanetilsyn har etablert gode rutiner for å innhente markedsinformasjon og vurdere etterlevelse av regelverket. Flere år med systematisk veiledning og dialog med aktørene i markedet for jernbanetransport har gjort at regelverket og tilsynets rolle som markedsovervåker og klageinstans er bedre kjent. Det er likevel fortsatt utfordringer knyttet til etterlevelse av regelverket. Flere klagesaker er behandlet, bl.a. på infrastrukturavgifter, tilgang til serviceanlegg og fordeling av ruter i den årlige ruteplanprosessen. Et vedtak fra tilsynet i klagesak om infrastrukturavgifter og -påslag ble i 2021 prøvd for lagmannsretten. Dommen fra lagmannsretten medførte at vedtaket ble opphevet.

I 2021 ble reglene i jernbaneforskriften om tilgang til jernbanenettet endret, slik at jernbaneforetakene i utgangspunktet nå har en rett til å etablere nye nasjonale kommersielle togruter som ikke er en del av de statlige trafikkavtalene. Statens jernbanetilsyn har i tråd med jernbaneforskriften fastsatt en metode og rutiner for å kunne vurdere og avgjøre om slike nye tjenester har negative økonomiske virkninger for de statlige kontraktene. Tilsynet skal i tilfeller med negative virkninger angi mulige endringer i de berørte tjenestene. I 2021 ble det ikke meldt om slike tjenester til tilsynet.

Som markedsovervåker samarbeider tilsynet tett med andre markedsovervåkere i Europa om felles, harmonisert praksis, slik regelverket krever.

Samfunnssikkerhet

Jernbanedirektoratet har det overordnede ansvaret for samordningen av samfunnssikkerhet i jernbanesektoren. Bane NOR er infrastrukturforvalter og har det operative ansvaret for å koordinere med øvrige aktører i sektoren og beslutte tiltak.

Bane NOR jobber helhetlig og systematisk med å styrke jernbaneinfrastrukturens kapasiteter innen samfunnssikkerhet. Prioriterte områder i 2021 var klimatilpasning, digital sikkerhet, sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner, herunder støtte til Forsvaret. Tilnærmingen er basert på å nå målene for akseptabel sikkerhet både gjennom forebygging og beredskap. Beredskapen er da basert på risikokontroll gjennom kartlegginger og overvåkning.

Innenfor klimatilpasning bruker Bane NOR systemet «værberedskap». Systemet legger til rette for at Bane NOR løpende kan vurdere infrastrukturens tålegrenser og om det er nødvendig å innføre begrensinger på togtrafikken, samtidig som kapasiteten overvåkes gjennom inspeksjoner.

Samfunnssikkerhet berører også store deler av Statens jernbanetilsyns arbeidsområder. I 2021 førte etaten tilsyn innen sikring, med vekt på virksomhetens risikostyring av kritiske anlegg, utstyr og funksjoner, spesielt styring av informasjonsflyt i virksomheten og utveksling av informasjon med leverandører. Flere virksomheter har forbedret leverandørstyringen gjennom å inngå avtaler som ivaretar krav i jernbanelovgivningen i større grad enn før. Statens jernbanetilsyn har fulgt opp arbeidet med digital sikkerhet, og som et tiltak fulgt opp dette i Samarbeidsutvalget for sikring og beredskap, særlig med hensyn til risiko og trusselbildet. Tilsynet undersøkte i 2021 jernbaneforetakenes arbeid med digital sikkerhet og konkluderte med at det er en positiv utvikling der virksomhetene i større grad har gjennomført risikovurderinger av sine digitale systemer. Dette er også et viktig element i styring av leverandører. Arbeidet med beredskapsøvelser innen området kan fortsatt forbedres. Tilsynet vil ha dette som tema i kommende tilsyn.

Dyrepåkjørsler

Fortsatt blir et høyt antall elg, tamrein, rådyr og sau påkjørt av toget. Dyrene påføres lidelser og det er også personlige og administrative kostnader. I 2021 ble 2 125 dyr påkjørt, som er 428 flere enn i 2020. Antall påkjørsler i 2020 lå betydelig under snittet, hovedsakelig på grunn av en mild

vinter flere steder i landet. Sett i et tiårs perspektiv er antall påkjørsler i 2021 rundt gjennomsnittet.

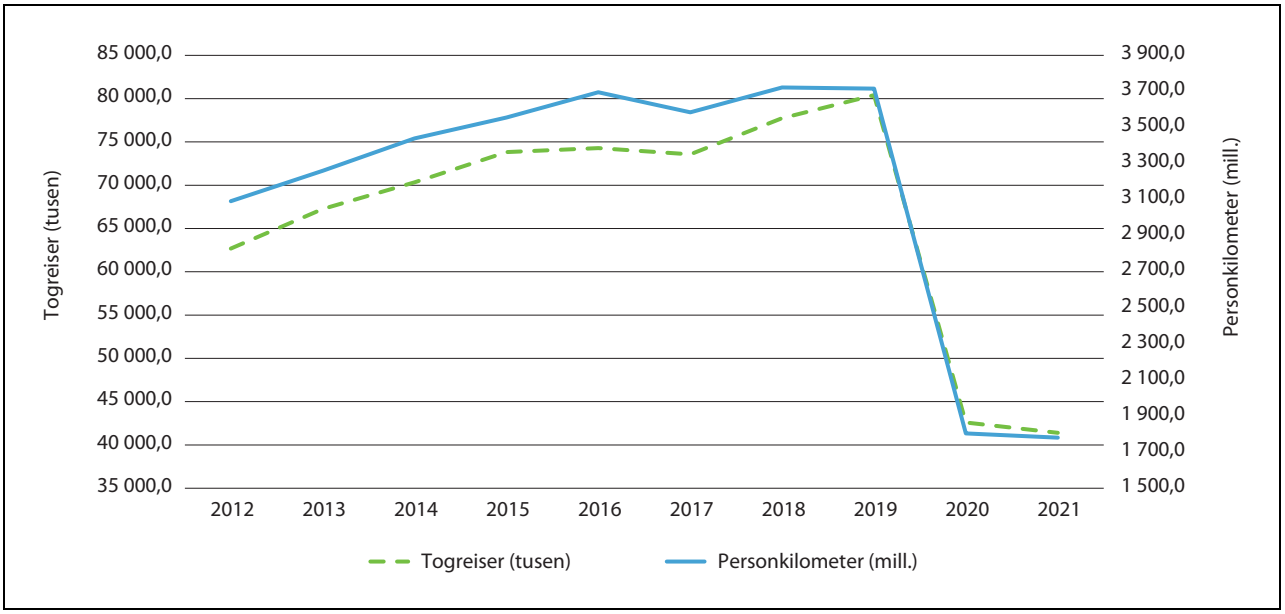
Påkjørslene påvirkes av en rekke faktorer, som bestandsstørrelse, dyrehold, næringstilgang og værforhold. Det er i flere tilfeller vanskelig å sette i verk gode tiltak. Gjennom flere år har Bane NOR systematisk ryddet vegetasjon langs sporet, gitt midler til helikopterstøtte for å flytte reinflokker som nærmer seg jernbanesporet, og gjennomført saktekjøring på jernbanen i perioder.

Bane NOR har også prioritert tiltak som å bygge viltgjerder mellom naturlige passasjer og styrke dialogen med dyreeiere. I perioden 2018–2021 er det bygd 44 km viltgjerde, og i 2022 er det planlagt å bygge 12–13 km gjerder, og arbeidet videreføres påfølgende år. Det vurderes nye teknologiske løsninger som kan være både kostnadseffektive og ha minst mulig negative effekter på dyr og menneskers bruk av landskapet.

Fremkommelighet

Persontrafikk med tog

I 2021 var det til sammen 41,4 millioner reiser på det nasjonale jernbanenettet, som er 1,2 millioner færre enn i 2020. Koronapandemien og myndighetspålagte smitteverntiltak førte til en stor nedgang i antall passasjerer fra 2019 til 2020, og dette fortsatte i 2021. I 2021 ble det kjørt 1 780 millioner passasjerkilometer, som er en reduksjon på 1 pst. fra 2020. Figur 5.7 viser utviklingen i persontrafikk på jernbane i perioden 2012–2021, målt i antall reiser og antall personkilometer, mens tabell 5.21 viser persontransporten med tog i 2021 fordelt på ulike togtyper.



Figur 5.7 Persontrafikk med tog

Fra og med januar 2017 rapporteres antall reiser med jernbane på Østlandet ved hjelp av automatisk passasjertelling, noe som ser ut til å medføre at passasjertallene fra 2017 ligger på et noe lavere nivå enn i tidligere år. De blir derfor ikke direkte sammenliknbare med tidligere år.

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Tabell 5.21 Persontransport med tog på ulike togtyper 2021

	Transportvolum		Transportarbeid		
Togtype	1 000 reiser	Andel i pst.	Mill. personkm	Andel i pst.	Km per reise
Lokaltog Oslo	22 561	54,5	487	27,4	22
Lokaltog Stavanger, Bergen, Trondheim	5 173	12,5	136	7,6	26
Flytoget	2 375	5,7	123	6,9	52
Mellomdistanse[1]	9 631	23,3	543	30,5	56
Langdistanse og nattog[2]	1 639	4,0	490	27,5	299
Grensekryssende tog	22	0,1	1	0,1	67
Sum alle togtyper	41 401	100	1 780	100	43

[1] Mellomdistanse omfatter InterCity-strekningene, Gjøvikbanen og korte regiontog.
[2] Langdistanse omfatter Bergensbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen.
Kilde: Statistisk sentralbyrå

Tilbudsforbedringer for jernbanens kunder

Fra desember 2020 var det planlagt og avtalefestet en rekke tilbudsforbedringer i de tre konkurranseutsatte trafikkavtalene. De fleste av disse ble utsatt ett år fordi koronapandemien endret markedsforutsetningene, og det var et ønske om å redusere togselskapenes økonomiske tap gjennom tilleggsavtaler med staten.

På Jærbanen ble helgetilbudet vesentlig forbedret. Fra desember 2021 forsterket Go-Ahead rutetilbudet på strekningen Stavanger–Sandnes, slik at i stedet for timesfrekvens tilbys halvtimefrekvens kl. 10:00–22:00 lørdager og søndager. I perioder med høyt smittetrykk har tilbudet vært nedskalert til timefrekvens.

På Vossebanen økte Vy Tog frekvensen på hverdager til tre avganger i timen mellom Bergen og Arna samt timefrekvens på strekningen Bergen–Voss. Videre ble antall avganger for fjerntog Oslo–Bergen økt fra fire til seks. På grunn av vesentlig nedgang i etterspørselen fra turistmarkedet er denne økningen inntil videre begrenset til dager og perioder med høy etterspørsel.

SJ Norge økte antall daglige avganger på fjerntog Oslo–Trondheim fra fire til fem. Selskapet har forbedret rutetilbudet på Trønderbanen på kveldstid, slik at det tilbys fast timefrekvens mellom Melhus/Trondheim og Steinkjer. På Meråkerbanen ble antall daglige avganger økt fra to til tre.

Ved ruteterminskiftet i desember 2021 ble rutetilbudet på Østlandet videreført med mindre justeringer.

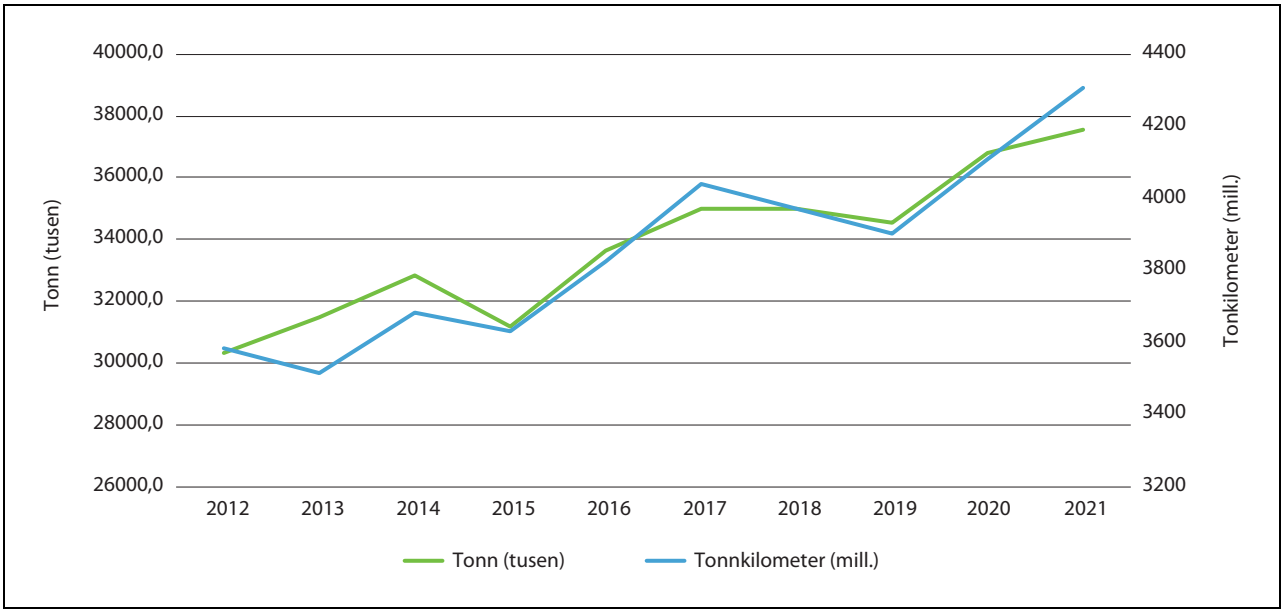
På Trønderbanen og Rørosbanen ble i 2021 nye bimodale tog, dvs. tog som kan kjøre på strøm og diesel, faset inn til erstatning for eldre tog som kun kunne kjøre på diesel. Ved utgangen av 2021 hadde SJ Norge overtatt 10 av 14 togsett. De siste fire togsettene ble overtatt i første kvartal 2022. De nye togsettene gir en dobling i setekapasiteten og en vesentlig bedre komfortopplevelse for kundene.

Trafikkutvikling – godstog

Figur 5.8 viser utviklingen i godstransport med jernbane i perioden 2012–2021, målt i transportmengde (antall tonn) og transportarbeid (tonnkilometer). I denne perioden økte transportmengden med 23,8 pst. og transportarbeidet med 20,2 pst. Fra 2020 til 2021 økte transportmengden med 2,0 pst., mens transportarbeidet økte med 4,7 pst.

Intermodal transport, dvs. transport av standardiserte containere og andre transportenheter som kan fraktes av flere transportmidler som lastebil, tog og båt, utgjorde 5,1 millioner tonn i 2021. Dette er i hovedsak frakt over lange avstander, og denne kategorien utgjorde 58,6 pst. av det samlede godstransportarbeidet på norsk jernbane i 2021. I 2021 var 88,8 pst. av det intermodale transportarbeidet nasjonal transport, med en gjennomsnittlig transportdistanse på 556 km.

Godstrafikken på jernbane har i liten grad vært påvirket av koronapandemien. For de fleste godsoperatørene økte lønnsomheten i 2021 fra 2020, noe som er et resultat av bedre punktlighet, tilskuddsordningen for godsoverføring fra vei til



Figur 5.8 Godstrafikk med tog

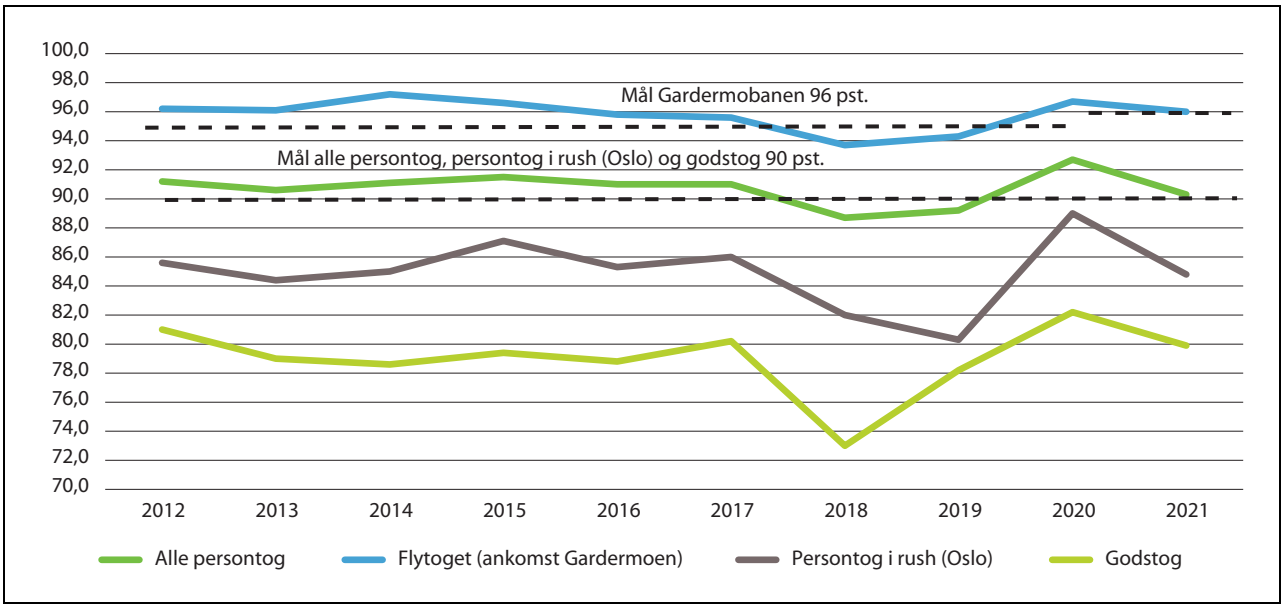
Kilde: Statistisk sentralbyrå

bane, effektiviseringstiltak foretatt av operatørene selv og en økt interesse/etterspørsel for miljøvennlig transport hos vareeierne.

Tilskuddsordningen for godstransport på jernbane åpner for at godstogoperatører kan få en kompensasjon for deler av kostnadene ved å frakte gods på bane. Det vises til omtale av ordningen under kap. 1352, post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane.

Driftsstabilitet – punktlighet, regularitet og oppetid

Det er et mål i Nasjonal transportplan 2018–2029 at transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig. I jernbanesektoren innebærer målet at antall timer med forsinkelser på jernbane skal reduseres. Forsinkelser og driftsstabilitet måles gjennom punktlighet, regularitet og oppetid. Figur 5.9 viser utviklingen i punktlighet for person- og godstog i perioden 2012–2021.



Figur 5.9 Utvikling i punktlighet for person- og godstog

Kilder: Jernbaneverket (2012–2016) og Bane NOR (2017–2021)

Punktlighet

Punktligheten beregnes som andelen tog i rute til endestasjonen. Togene regnes å være i rute når ankomst til endestasjon ikke avviker mer enn fire minutter fra ruten for lokaltog, tilbringertjenesten til Oslo lufthavn og regiontog, og ikke mer enn seks minutter for fjerntog og godstog. Målet for punktlighet er 90 pst. på alle strekninger for person- og godstog, unntatt for Gardermobanen der målet er 96 pst.

De viktigste faktorene for høy punktlighet er stabilitet i infrastrukturen, kvaliteten på ruteplanen, effektiv styring og håndtering av trafikken samt driftsstabile tog. Mange av utfordringene knyttet til punktlighet henger sammen med mye trafikk i rushtiden på Østlandet, herunder for lange stasjonsopphold på grunn av trengsel og den høye utnyttelsen av kapasiteten på jernbanenettet. I en normalsituasjon kjøres det langt flere tog enn tidligere, og det er flere persontogavganger med doble togsett. Før koronapandemien ga dette en kraftig økning i antall reisende. Høy kapasitetsutnyttelse medfører at hendelser og feil får langt mer omfattende følger for driftsstabiliteten. På grunn av koronapandemien var det færre reisende i 2020 og 2021, og det ble kjørt færre tog.

I 2021 var punktligheten for alle persontog 90,3 pst. Dette er over målet på 90 pst., men en nedgang fra 2020. I 2020 var kapasitetsutnyttelsen lavere enn normalt, noe som påvirket punktligheten positivt. Kapasitetsutnyttelsen var noe høyere i 2021 enn i 2020, og punktligheten gikk ned. I 2021 utførte Bane NOR flere typer vedlikeholdstiltak som skal bidra til å forbedre punktligheten, som fornying av spor og kontaktledninger. Videre ble det foretatt siktrydding ved planoverganger. I tillegg ble det utført arbeid knyttet til snøoverbygg/rassikring, sville- og skinnebytte, skinnesliping og plattformtiltak.

Punktligheten på Gardermobanen var 94,8 pst. i 2021, som er lavere enn målet på 96 pst. Resultatet ble påvirket av ombyggingen av Gardermoen stasjon og endring av sporbruk ved Oslo S knyttet til Follobaneprosjektet, noe som medførte midlertidig lavere kapasitet. Punktligheten for persontog i rushtidstrafikken i Oslo-området var 84,8 pst., mens den i Bergen, Stavanger og Trondheim var på 86,1 pst. For godstog var punktligheten på 79,8 pst. i 2021, noe som er langt under målet på 90 pst. Resultatet er noe under gjennomsnittet for 2020, som var 82,2 pst. Koronapandemien har ikke påvirket antall kjørte kilometer for godstogene i samme grad som persontogene. Punktligheten for godstog på Sørlandsbanen og Dovrebanen ble på henholdsvis 84,7 og 81,0 pst. Totalt sett var resultatene for 2021 ikke gode nok. Bedre driftsstabilitet og avvikshåndtering er viktig for jernbanens sluttbrukere og er et område der Jernbanedirektoratet og øvrige aktører i sektoren bruker mer ressurser for å følge opp i 2022 og 2023.

Regularitet

Regularitet er andel tog som kjøres i henhold til ruteplan, dvs. avganger som ikke er innstilt. Regulariteten i 2021 var 95,2 pst., som er bedre enn 2020, men lavere enn målet på 99,2 pst. For å nå målet på 99,2 pst. kan maksimalt åtte av 1 000 tog bli innstilt. Bl.a. må feil på infrastrukturen og innstillinger som skyldes togselskapene, reduseres betydelig. I 2021 førte koronapandemien til færre kjørte avganger, noe som bidro til lavere regularitet enn målet. Brannen på Vestfoldbanen i slutten av juli 2021 og hendelser på Jærbanen medførte mange innstillinger.

Oppetid

Oppetid er andel tog som kjøres uten forsinkelser og er utledet av planlagte togtimer og forsinkelsestimer. Togene anses som punktlige når de ankommer endestasjon innenfor en margin på 5:59 minutter for godstog og langdistansetog og 3:59 minutter for andre persontog i forhold til ruteplan. Forsinkelsestimer viser hvor mye ekstratid dette innebærer for de reisende og godsoperatørene sammenliknet med planlagt antall togtimer. Beregningene av oppetid inkluderer alle tog som inngår i ruteplanen. Krav til måloppnåelse inngår derfor som en del av avtalene om kjøp av tjenester som Jernbanedirektoratet inngår med Bane NOR og togselskapene.

Oppetiden i 2021 ble 99,1 pst. som er en nedgang fra 2020 og under målet på 99,3 pst. I de fem siste årene ble målet nådd bare i 2020.

Om lag 30 pst. av forsinkelsestimene i 2021 oppsto innenfor Bane NORs ansvarsområde og var for en stor del knyttet til «signalfeil», dvs. feil i anlegg som overvåkes av signalanlegget. Signalfeil, sammen med feil på sporet, utgjør om lag 63 pst. av årsakene til antall forsinkelsestimer under Bane NORs ansvarsområde.

Feil under togselskapenes ansvarsområde utgjorde om lag 25 pst. av forsinkelsestimene. Materiell som blir kjørt ut fra togparkering for sent og feil på materiell utgjorde om lag 66 pst. av disse forsinkelsestimene.

Utenforliggende årsaker utgjorde om lag 45 pst. av forsinkelsestimene. Her var det håndte-

ring av trafikkavviklingen som var den største årsaken til forsinkelser. Dette er konsekvenser av vurderinger gjort når det gjelder rekkefølge/valg av kryssingssted, og systemfeil i ruteplan. F.eks. registreres forsinkelser på tog som i utgangspunktet er i rute, men som havner i kø som følge av at et annet tog er forsinket, i denne kategorien.

Bane NOR har satt i verk tiltak for å bedre driftsstabiliteten på særlig utsatte strekninger i Østlandsområdet, i tillegg til ordinær fornying og vedlikehold. Antall forsinkelsestimer i områdene der tiltakene er gjennomført, har gått betydelig ned. Utrulling av ERTMS og utskifting av dagens signalanlegg med moderne digitalt system forventes på sikt å forbedre driftsstabiliteten ytterligere.

Universell utforming

Jernbanedirektoratet har definert to nivåer i arbeidet med universell utforming av jernbanestasjoner; «universelt utformet» og «tilgjengelig». «Universelt utformet» oppfyller kravene i det nasjonale regelverket, der det bl.a. må etableres et ledelinjesystem og trinnfri påstigning. «Tilgjengelig» er et delmål på veien mot universell utforming, der det stilles krav til minst én adkomst til plattform som er fri for hinder, og at det kan brukes rullestolheis eller rampe fra plattform og inn i toget.

Nye jernbanestasjoner og eksisterende stasjoner som blir vesentlig endret, skal være universelt utformet. For eksisterende stasjoner, der det ikke planlegges vesentlige endringer eller bygging av ny stasjon, legges det opp til oppgraderinger for å bedre tilgjengeligheten. Ved tiltak på eksisterende stasjoner er det ofte praktiske hindringer for universell utforming knyttet til beliggenhet, tilgrensende bygninger, anlegg, topografi mv.

Etter gjenåpningen av Ranheim stasjon i 2021 er det totalt 335 jernbanestasjoner i Norge. I 2021 ble elleve stasjoner oppgradert. Åtte ble klassifisert som universelt utformet, og tre ble klassifisert som tilgjengelige. Dette innebærer at ved utgangen av 2021 var 40 stasjoner klassifisert som universelt utformet og 93 som tilgjengelige. Om lag 11 pst. av reisene i 2021 foregikk via stasjoner som er klassifisert som universelt utformet. Tilsvarende var om lag 45 pst. av alle av- og påstigninger fra en stasjon som er klassifisert som tilgjengelig.

Kundetilfredshet

I 2021 utviklet Jernbanedirektoratet i samarbeid med aktørene i sektoren en ny kundetilfredshetsundersøkelse (KTU). Jernbanedirektoratet gjennomfører undersøkelsen med bistand fra en nøytral leverandør. Det er utviklet en rapporteringsløsning hvor alle aktørene, dvs. Vygruppen, SJ, Go-Ahead, Bane NOR, Entur og Norske tog, har tilgang til resultatene. Kundetilfredshetsundersøkelsen skal normalt gjennomføres fire ganger i året, over to måneder og med om lag 6 000 respondenter per måling. I 2021 ble det gjennomført to målinger, én i juli/august og én i oktober/november. Siden spørreskjema er endret, er ikke resultatet i 2021 direkte sammenliknbart med resultatet for 2020.

Resultatet vises som en kundetilfredshetsindeks (KTI) med en skala fra 0 til 100. Alt over 70 poeng regnes som et godt resultat. Resultatet for de to målingene som ble gjennomført i 2021, går frem av tabell 5.22.

Tabell 5.22 Togoperatørenes kundetilfredshetsundersøkelse

Parameter	2020	2021
KTI – Vy Vest	69[1]	77
KTI – Vy Øst	69[1]	75
KTI – Vy Gjøvikbanen	80	80
KTI – Go-Ahead Norge	67	76
KTI – SJ Norge	69	74

[1] I ny måling er resultatet splittet på de ulike trafikkavtalene. For Vy Vest og Vy Øst eksisterer kun ett samlet resultat for 2020, og resultatet blir derfor ikke sammenliknbart.

Kilder: Vy, Go-Ahead Norge og SJ Norge

I kundetilfredshetsundersøkelsen spørres det også om hvordan de reisende opplever stasjonsområdet og informasjonen på stasjonsområdet ved normaltrafikk og under avvik. Resultatene deles med Bane NOR som er ansvarlig for disse områdene. De reisende er noe mer fornøyd med informasjonen de får på stasjonsområdet når trafikken går som normalt, sammenliknet med informasjonen de får ved avvik. Av de spurte er 88 pst. fornøyd med informasjonen de får i normalsituasjonen, mens 75 pst. er fornøyd med informasjonen som er tilgjengelig ved avvik i trafikken.

Tabell 5.23 viser person- og godstogselskapenes tilfredshet med Bane NOR.

Tabell 5.23 Bane NORs kundetilfredshetsundersøkelse: person- og godstogselskapene

Parameter	2017	2018	2019	2020	2021
KTI – Bane NOR	45	49	55	65	48

Kilde: Bane NOR SF

Den overordnede tilfredsheten med Bane NOR økte sammenhengende fra 2017 til 2020, men viste en betydelig nedgang i 2021. Nedgangen er omtrent like stor for godstogselskapene og persontogselskapene og er knyttet til driftsstabilitet samt planlegging og gjennomføring av sporbrudd.

Klima og miljø

Sektorens klima- og miljøarbeid i 2021 var forankret i hovedmål i Nasjonal transportplan 2018–2029 om å redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser.

Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål

Jernbane er en energieffektiv, klimavennlig og arealeffektiv transportform. Klimagassutslipp fra jernbanen kommer hovedsakelig fra togfremføring ved bruk av dieseldrevne tog på ikke-elektrifiserte strekninger og fra utbygging og drift- og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen. Jernbanedirektoratet og Bane NOR jobber målrettet med å utvikle metodikk for analyser av klimagassutslipp. I 2021 deltok Jernbanedirektoratet og Bane NOR bl.a. i tverretatlig samarbeid for å harmonisere utviklingen av beregningsverktøy for klimagassutslipp.

Utslipp fra jernbanetrafikk

Utslippstall fra den samlede jernbanetrafikken har i perioden frem til 2019 ligget konstant på om lag 50 000 tonn CO_2-ekvivalenter årlig. Data fra Statistisk sentralbyrå viser at utslipp fra jernbanetrafikk ble redusert tilsvarende 42 pst. (om lag 28 000 tonn CO_2-ekvivalenter) i 2020 sammenliknet med 2019. Dette var hovedsakelig et resultat av reiserestriksjoner og redusert tilbud på grunn av koronapandemien. I 2021 utredet Jernbanedirektoratet muligheter for å redusere resterende utslipp fra togfremføring på dieseldrevne banestrekninger og skinnegående arbeidsmaskiner. For gods- og persontrafikk på Nordlandsbanen, Raumabanen, Rørosbanen og Solørbanen ble energibehov og muligheter for bruk av batteri i kombinasjon med ladestrekninger (delelektrifisering) vurdert. En slik driftsmodell er teknisk gjennomførbar, men andre løsninger kan også på sikt vise seg å være teknisk gjennomførbare og samfunnsøkonomisk lønnsomme. I 2022 utreder derfor Jernbanedirektoratet mulighetsrommet videre i *Konseptvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane*. Arbeidet omfatter dieseldrevne banestrekninger og skinnegående arbeidsmaskiner.

I anskaffelsen av nye fjerntog satte Norske tog krav til null- og lavutslippsløsninger i sine anbud. Norske tog leverte 14 nye bimodale tog type 76 til SJ for trafikkpakke 2 Nord, noe som kan bidra til å redusere dieselforbruket og utslipp med 25 pst.

Utslipp fra arbeid med jernbaneinfrastruktur

Bane NORs utslipp fra arbeid med jernbaneinfrastruktur tilsvarte om lag 35 000 tonn CO_2-ekvivalenter i 2021. Årlige utslipp er omtrent likt fordelt mellom nybygging og drift- og vedlikeholdsarbeid. Bane NOR jobber målrettet med å redusere direkteutslipp i utbyggingsprosjektene og reduserte i 2021 utslippet gjennom bruk av rent biodrivstoff i maskiner og transport og ved å gjennomføre anleggsprosjektene mer effektivt. I 2020 var tilsvarende rapporterte tall 43 000 tonn CO_2-ekvivalenter. Tallene er imidlertid ikke direkte sammenliknbare fordi det ikke rapporteres

utslippstall fra alle prosjekter og fordi antall kontrakter varerier fra år til år.

Bidra til å oppfylle nasjonale mål for støy

Ifølge tall fra Statistisk sentralbyrå rammer støy stadig flere. For jernbanen er støyutslipp primært knyttet til togtrafikken, men også til utbygging, fornying og vedlikehold av banenettet. Bane NOR kartlegger støysituasjonen langs jernbanenettet hvert femte år. Kartleggingen i 2017 viste at 1 622 personer er utsatt for innendørs støy som overskrider 38 dBA. Ny kartlegging av støysituasjonen langs jernbanen gjennomføres i 2022.

Bane NOR gjør flere tiltak i infrastrukturen for å redusere støy. I 2021 gjennomførte foretaket bl.a. skinnesliping av om lag 750 km med skinner, og flere gamle stålbruer på Gjøvikbanen mellom Ensjø og Grefsen ble oppgradert. For skinnesliping generelt forventes en effekt på 2-3 dB reduksjon ved passering med persontog, og for bytte av bru en generell reduksjon på opptil 10 dB ved togpassering. Ved anskaffelser av nye tog setter Norske tog krav til støy i henhold til internasjonale standarder.

Begrense tapet av naturmangfold

Jernbanens påvirkning på naturmangfold og vannmiljø foregår i all hovedsak gjennom utbygging av ny infrastruktur og gjennom drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur. I de store utbyggingsprosjektene inngår hensyn til naturmangfold og vannkvalitet som en del av planlegging- og prosjekteringsarbeidet, og ved behov blir det utformet detaljkrav for utslippstillatelser. De viktigste tiltakene som Bane NOR gjennomfører, er kontroll av etterlevelse av miljøkrav.

Bane NOR jobber kontinuerlig med å identifisere og implementere konkrete løsninger for å redusere påvirkning fra drift og vedlikehold på naturmangfoldet. For å øke kunnskapsgrunnlaget og styrke sektorens bidrag til nasjonale miljømål ferdigstilte Jernbanedirektoratet og Bane NOR i 2021 arbeidet med utredninger om eksisterende jernbanes potensielle påvirkning på naturmangfold og vannmiljø, og hvordan det kan legges til rette for pollinatorer langs jernbanen. Det ble utviklet en metodikk for videre analyser, som kan brukes i videre arbeid med kunnskapsgrunnlag og vurdering av konkrete tiltak. Videre ble det gjennomført en ny kartlegging av forurenset grunn langs utvalgte eiendommer langs jernbanenettet, med påviste forurensinger over normverdi flere steder. Kartleggingen inngår i Bane NORs kunnskapsgrunnlag, og Bane NOR vurderer behov for ev. tiltak. I 2021 brukte Bane NOR om lag 2,8 tonn sprøytemiddel (glyfosat). Jernbanedirektoratet har et mål om å holde bruken av kjemikalier på et minimum.

Dyrket mark

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det et mål om at den årlige omdisponeringen av dyrket mark ikke skal overstige 3 000 dekar i 2025. Det mangler på det nåværende tidspunkt en samlet oversikt over antall dekar dyrket mark som ble omdisponert til jernbaneformål i 2021. Systematisering og rapportering av slik informasjon inngår i pågående arbeid med nytt avtalesystem mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet.

Koronapandemiens påvirkning på jernbanesektoren

Det har vært en prioritert oppgave for regjeringen å opprettholde et tilstrekkelig persontrafikktilbud under pandemien for å dekke samfunnets transportbehov, og særskilt knyttet til reisebehov for samfunnskritiske funksjoner. Videre har det vært viktig å legge til rette for at godstrafikken kan bidra til å opprettholde vareflyten i samfunnet.

Etter utbruddet av korona i mars 2020 innførte regjeringen Solberg reiserestriksjoner, og togtilbudet ble tilpasset nedgangen i etterspørsel for å redusere togselskapenes økonomiske tap. Togselskapene ble i stor grad kompensert for reduserte inntekter og økte kostnader som følge av pandemien ved at det ble inngått tilleggsavtaler mellom staten og togselskapene. I hele 2021 ble det kjørt tilnærmet ordinært rutetilbud, og ordningen med tilleggsavtaler ble videreført. Togselskapene etablerte smittevernstiltak for å redusere smitterisikoen på reisen etter anbefaling i Helsedirektoratets smittevernsveileder for kollektivtrafikken. De viktigste smittevernstiltakene var munnbindpåbud, krav om avstand under togreisen, ekstra rengjøring av kontaktflater og ingen kontantbetaling ved kjøp av billett.

Utfordringer, mål og prioriteringer i 2023

Regjeringens overordnede og langsiktige mål for transportsektoren er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050, jf. Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. FNs bærekraftsmål har vært med på å gi retning for arbeidet med å utvikle det overordnede målet for transportpolitikken. Det er satt fem likestilte mål for planperioden:

– mer for pengene

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

Jernbanen er en sentral del av transportsystemet. For at transporttilbudet skal bedres, må jernbanen ta sin del av trafikkveksten. Togtilbudet må derfor styrkes og forbedres, bl.a. må kapasiteten økes der befolkningsgrunnlaget og fremtidig etterspørsel tilsier det. Jernbanen skal være et konkurransedyktig alternativ på områder der jernbanens relative fortrinn er størst. For persontransporten innebærer det primært å transportere mange reisende i og rundt de store byområdene, særlig på Østlandet. For godstransport innebærer det å frakte store varemengder over lange avstander.

Et attraktivt og konkurransedyktig togtilbud krever en robust infrastruktur, med en kapasitet som er tilpasset samfunnets behov. Videre kreves tilstrekkelig med togparkeringsplasser og verkstedkapasitet samt en togpark som gir ønsket kapasitet, funksjonalitet og komfort om bord. Togtilbudet skal også være en koordinert del av et helhetlig transportsystem. På kort sikt er det en utfordring at tilstanden på store deler av dagens jernbanenett ikke er god nok. Tilstanden fører ofte til feil som påvirker oppetiden, punktligheten og regulariteten i togtrafikken.

Den internasjonale situasjonen med økte priser og potensiell mangel på viktige innsatsfaktorer kan få betydning for gjennomføringen av investeringer, drift og vedlikehold i 2023. For togtrafikken er det utfordringer med reservedelsforsyning. Leveringstiden for typiske forbrukskomponenter, f.eks. bremsebelegg og hjul, har økt betraktelig, noe som også ventes å fortsette i 2023. Dette kan få konsekvenser for togtrafikken. I verste fall kan det medføre stopp i togtrafikken, men situasjonen er usikker. Det ikke varslet forsinkelser i levereringen av nytt togmateriell, men om det skulle oppstå, vil det kunne medføre at eldre materiell må holdes i drift.

Innfasingen av det nye signalsystemet ERTMS vil kunne bli utsatt. Bane NOR varsler at dette vil kunne få konsekvenser for kapasitet og ruteplan. Norske togs installering av ombordsystem for ERTMS er også sårbar. Når ERTMS settes i drift på en strekning, må togene ha ERTMS ombordsystem for å kunne kjøre på strekningen.

Mer for pengene

Jernbanesektoren skal forvaltes med mål om en effektiv ressursbruk og mer jernbane for pengene. Kostnadene skal holdes lavest mulig for igangsatte prosjekter, og nye prosjekter optimaliseres for å oppnå best mulig effekt til lavest mulig kostnad. Drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur må også effektiviseres.

Styringen av jernbanesektoren

Det har vært betydelige kostnadsøkninger på de store utbyggingsprosjektene på jernbanen, bl.a. Follobaneprosjektet og Sandbukta–Moss–Såstad. Som et resultat av arbeidet med å forbedre styringen og kostnadskontrollen på jernbaneområdet har Samferdselsdepartementet innført en rekke tiltak. Tiltakene er omtalt i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, og de skal ivareta helheten i statens styring og oppfølging i de ulike rollene som staten har overfor Bane NOR SF. Samlet skal dette gi foretaket tilstrekkelig handlingsrom og forutsigbarhet for å kunne nå statens mål som eier mest mulig effektivt. Bane NOR skal innenfor sitt handlingsrom legge samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger til grunn for sine prioriteringer og sin virksomhet. Dette reflekteres nå også i statens mål med eierskapet, som er kostnadseffektiv forvaltning og utvikling av en sikker og tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og jernbanerelatert eiendomsvirksomhet, basert på samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger.

Avtalen som Samferdselsdepartementet inngikk med Bane NOR i 2021, avklarer foretakets handlingsrom og ansvar. Jernbanedirektoratet og Bane NOR inngår avtaler om drift- og vedlikeholdstjenester samt planlegging og bygging av infrastruktur. Innenfor planlegging og bygging av ny infrastruktur baseres avtalene på gjennomføring av effektpakker, som omtalt i Nasjonal transportplan 2022–2033. En effektpakke er en samling av tiltak som skal til for å realisere en tilbudsforbedring på jernbanen, som f.eks. flere avganger og/eller kortere reisetid.

For store investeringsprosjekter inngår Jernbanedirektoratet og Bane NOR fastprisavtaler etter at Stortinget har vedtatt kostnadsramme for prosjektet. Dersom Bane NOR fullfører et prosjekt til en kostnad under fastprisen, vil «overskuddet» beholdes i Bane NOR, og det kan brukes til andre prosjekter, eller til fornying og vedlikehold av infrastrukturen. Tilsvarende må prosjektkostnader utover fastprisen dekkes av foreta-

ket gjennom bruk av «oppsparte» midler, og/eller ved å tilpasse fremdriften i prosjektene/tiltakene i porteføljen.

Den årlige bevilgningen til drift og vedlikehold og til planlegging og investeringer blir utbetalt til Bane NOR uavhengig av foretakets aktivitet gjennom året (likviditetstilførsel). For å gi Bane NOR forutsigbarhet for fremtidig likviditetstilførsel omfatter Samferdselsdepartementets avtale med Bane NOR at staten forplikter seg til et minimumsnivå for likviditetstilførsel de fire neste årene etter budsjettåret. Det tas i avtalen forbehold om Stortingets behandling av statsbudsjettet. Bane NOR har ansvar for å tilpasse sin virksomhet og sine forpliktelser til et realistisk nivå basert på statens fremtidige likviditetstilførsel og oppsparte midler. Minimumsnivået skal gi Bane NOR nødvendig forutsigbarhet, samtidig som det vil gi et handlingsrom i fremtidige budsjetter. Minimumsnivået skal likevel ikke være et mål for fremtidig bevilgning. Over tid vil ikke minimumsnivået kunne være tilstrekkelig til å oppfylle målene i Nasjonal transportplan 2022–2033. Bane NOR kan disponere tildelte midler innenfor formålene for vedtatt bevilgning i statsbudsjettet og i tråd med avtaler med Jernbanedirektoratet.

Gjennomgang av jernbanesektoren

Hurdalsplattformen slår fast at regjeringen vil føre en offensiv jernbanepolitikk og legge til rette for at jernbanen tar en større andel av person- og godstrafikken. For å oppnå dette vil det bl.a. være viktig å arbeide kontinuerlig for å få mer jernbane for pengene, og en mer koordinert styring og utvikling av sektoren.

Samferdselsdepartementet vil fremover gjennomgå innretningen og praktiseringen av styringsmodellen i jernbanesektoren. Videre vil departementet gjennomføre en ekstern kartlegging av utfordringer knyttet til arbeidsdelingen mellom departementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR. I kartleggingen vil også avtaleverket mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og øvrige virksomheter i jernbanesektoren, vurderes samt ev. utfordringer innenfor togmateriellområdet. Disse arbeidene og departementets egne erfaringer knyttet til styringen av sektoren vil gi et kunnskapsgrunnlag for å vurdere om det er behov for å gjennomføre ytterligere tiltak.

Regjeringen vil også gjennomgå selskapsstrukturen i jernbanesektoren, med sikte på en mer helhetlig og oversiktlig organisering. Gjennomgangen av selskapsstrukturen har som mål å sikre et mer attraktivt og pålitelig togtilbud, slik at jernbanen kan øke sin konkurransekraft opp mot andre transportformer. Den vil bl.a. omfatte virksomhetene innenfor drifts- og vedlikeholdsområdet og organiseringen av statens to persontogselskaper.

Effektiv bruk av ny teknologi

Ny teknologi kan gi bedre svar på noen av utfordringene jernbanesektoren tidligere har møtt med tradisjonelle løsninger for fremkommelighet, kapasitet og transportsikkerhet. Forskning, pilotering, utvikling og innovasjon er viktige elementer når jernbanen tar i bruk ny teknologi. Nye metoder for å videreutvikle tilbudet til reisende og godskunder, skal gjøre det mulig å oppnå kostnadsreduksjoner og opprettholde konkurransekraften mot andre transportformer.

Innføring av ERTMS er det mest kostnadseffektive alternativet for å modernisere jernbanens signalanlegg. Systemet gir økt sikkerhet, bedre driftsstabilitet og kan på sikt øke kapasiteten på eksisterende infrastruktur. En videreutvikling av ERTMS kan gjøre det mulig med tettere signalering til togtrafikken, noe som gir en mer effektiv trafikkflyt ved at det kan kjøres med kortere avstand mellom togene.

Bane NOR har tatt i bruk ny teknologi for drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur. Forebyggende vedlikehold og overvåking av sporveksler og sporfelt bidrar til å effektivisere vedlikeholdsinnsatsen. Ved å ta i bruk ny teknologi kan Bane NOR gå fra tidsbasert til tilstandsbasert vedlikehold.

Det utvikles en rekke initiativer knyttet til deling og felles bruk av data i sektoren. Entur skal utvikle løsninger for analyse av stordata for bedre kollektivtransport ved å samle og dele data mer aktivt og sikre tilgang og riktig bruk.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Jernbanen er en relativt klimavennlig transportform, og den kan bidra til å redusere klimagassutslippene ved at person- og godstransport flyttes fra vei til jernbane. Beregning av utslippsreduksjon fra jernbanesektorens effektpakker som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode, jf. tabell 12.2 i Nasjonal transportplan 2022–2033, viser en årlig nedgang i klimagassutslipp med om lag 43 000 tonn CO_2-ekvivalenter frem til 2030. I hovedsak skjer reduksjonen ved å overføre trafikk fra vei til bane.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR arbeider med å videreutvikle kunnskapsgrunnlaget og vur-

dere virkemidler og tiltak for reduksjon av klimagassutslipp. Et sentralt arbeid i 2022 og 2023 er å gjennomføre *Konseptvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane*. Det pågår også et arbeid med å harmonisere beregningsverktøyene for klimagassutslipp på tvers av transportsektorene. Dette arbeidet utføres av Statens vegvesen, Nye Veier og Bane NOR. Virksomhetene skal utarbeide ny metodikk for å inkludere virkningen av klimautslipp i samfunnsøkonomiske analyser.

Overføring av transport fra vei til bane kan også bidra til å redusere støy og luftforurensing. I henhold til tall fra Statistisk sentralbyrå er jernbanens andel av den totale støybelastningen i Norge liten. Bane NOR arbeider kontinuerlig for å innfri kravene til innendørs støy. Når nytt togmateriell tas i bruk, forventes det også å bidra positivt.

I 2022 deltar Jernbanedirektoratet i en tverretatlig arbeidsgruppe som skal utvikle metodikk for før- og etterundersøkelser av effekten på økosystemene ved samferdselsutbygging og drift av transportinfrastruktur. Ny indikator for naturmangfold skal testes ut i samarbeid med relevante etater.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Det er nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken. Overføring av person- og godstrafikk fra vei til jernbane bidrar til å redusere risiko for ulykker og drepte og hardt skadde i trafikken.

Ved utvikling og oppgradering av infrastrukturen oppnås bedre sikkerhet ved at nye anlegg har høyere teknisk sikkerhet enn gamle anlegg. Særlig reduserer fjerning og utbedringer av planoverganger risikoen for ulykker.

I et jernbanemarked med flere aktører er det viktig at Statens jernbanetilsyn følger opp utfordringer knyttet til sikring, beredskap og IKT-sårbarhet.

På områdene tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger er Statens jernbanetilsyns oppgaver knyttet til sikkerhet ved transport med tau- og kabelbaner, og sikkerhet for publikum i fornøyelsesinnretninger. Tilsynet driver risikobasert tilsyn. Blant aktørene er det store forskjeller i størrelse og i tilnærming til styring og oppfølging av virksomhetenes drift. Informasjon og veiledning om regelverkets krav, inkl. oppfølging av kravene til innrapportering av uønskede hendelser og ulykker, er viktige prioriteringer også i 2023.

Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Transportbehov varierer etter bosted, forutsetninger og ønsker. Lange reisetider og forsinkelser er de største opplevde utfordringene. Utvikling av punktligheten brukes derfor som en indikator for å vurdere målet om en enklere reisehverdag.

Særlig rundt de store byene bidrar utbygging av jernbanen og fornying av denne infrastrukturen til miljøvennlig utvikling og god fremkommelighet. Det gjør det mulig å pendle over større avstander, noe som gir den enkelte større valgfrihet for hvor man vil bo og jobbe. På lengre pendlerreiser legger god nettdekning til rette for at tiden om bord kan brukes til arbeid, noe som gjør reisetiden mer verdifull. Tilbudsforbedringer innebærer å legge til rette for bedre nettdekning, hyppigere avganger, redusert reisetid, bedret punktlighet og/eller økt oppetid i infrastrukturen. For næringslivet er også mulighet for å kjøre lengre godstog viktig.

Planlagte infrastrukturprosjekter i effektpakkene bidrar bl.a. til at jernbanesystemet på sikt får bedre driftsstabilitet og/eller økt fleksibilitet. Nye og lengre kryssingsspor på fjerntogstrekningene gjør det mulig å kjøre flere og lengre tog. I Østlandsområdet bidrar ny infrastruktur på Follobanen og nye dobbeltspor på strekningene Drammen–Tønsberg, Eidsvoll–Hamar og Kambo–Moss til både tilbudsutvikling og bedre driftsstabilitet. Når Follobanen tas i bruk i desember 2022, vil den nye rutemodellen gi et bedre kundetilbud på Follobanen/Østfoldbanen. Ny Ulriken tunnel i Bergen og infrastrukturprosjekter i Trondheimsområdet vil også bidra til et bedre tilbud og bedre driftsstabilitet på hhv. Vossebanen og Trønderbanen når prosjektene er ferdige.

Godstransport på jernbane

Regjeringen vil legge til rette for at jernbanen kan ta en større andel av godstrafikken. Godstransport på jernbane har et konkurransefortrinn ved transport av store volumer over lange avstander. Siden det er få omkjøringsmuligheter, er godstransporten særlig følsom for større driftsavbrudd på grunn av flom og ras. Lønnsomheten i containertrafikken er lav, og tilskuddsordningen for godsoverføring fra vei til jernbane videreføres i 2023.

Togtilbudet på fjerntogstrekningene og rundt storbyene Bergen, Trondheim og Stavanger er forbedret de to siste årene. På disse strekningene er kapasitetsutnyttelsen av infrastrukturen høy-

ere, og dette medfører at det blir vanskelig å finne attraktive ruteleier for godstog. Rundt storbyene har hyppigere avganger og flere reisende gitt utfordringer knyttet til korte tider mellom avgangene, og at stasjonsoppholdene blir lengre enn planlagt. Dette fører til at jernbanesystemet blir mer sårbart for forsinkelser, noe som gir lavere punktlighet og flere innstillinger.

Universelt utformede reisekjeder

Kravene om universell utforming legges til grunn i nye jernbaneprosjekter og ved større ombygginger av eksisterende stasjoner. Disse kravene er innarbeidet i plan- og bygningsloven og i sektorregelverket for vei, kollektivtransport, jernbane og luftfart.

EUs forordninger om passasjerrettigheter er innarbeidet i norsk regelverk. Assistanseordningene blir stadig utvidet og forbedret, men bestilling av assistanse må i dag gjøres gjennom ulike kanaler, avhengig av transportsegment og tilbyder av transporttjenesten. Sammen med fysiske hindringer skaper dette barrierer for bruk av kollektivtransport for personer med nedsatt funksjonsevne. I prosjektet *Samordnet bestilling av assistanse* ser Jernbanedirektoratet på hvordan nødvendig informasjon om hvor og hvordan man bestiller assistanse på tog- og busstasjoner kan tilbys gjennom et felles kontaktpunkt. I 2022 ble informasjon om dagens bestillingsløsning samlet på Entur.no.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det ikke satt måltall for antall stasjoner som skal bygges om til å bli universelt utformet i løpet av planperioden. Det legges likevel opp til at antallet vil øke mot slutten av planperioden gjennom mindre investeringstiltak og som en del av store infrastrukturprosjekter.

I 2023 skal Jaren stasjon oppgraderes til å bli universelt utformet. Sandnes stasjon skal også oppgraderes i 2023, men det er usikkert om stasjonen blir klassifisert som tilgjengelig eller universelt utformet.

Entur, i samarbeid med flere aktører, jobber med et veikart for universell utforming som skal møte kravene i EUs Tilgjengelighetsdirektiv. Direktivet skal gjennomføres i medlemslandenes nasjonale lovgivning innen 28. juni 2022, mens kravene hovedsakelig gjelder fra 28. juni 2025. I direktivet stilles det bl.a. krav til utformingen av billettautomater og til interaktive selvbetjeningsterminaler som leverer informasjon.

Bane NOR og togoperatørene prioriterer arbeidet med å følge opp forhold som brukerorganisasjonene er misfornøyd med. En viktig del av arbeidet er å få på plass lik informasjon både på stasjonen og i togselskapenes informasjonskanaler, og se på løsninger der skriftlig og muntlig informasjon gis i sanntid når avvik oppstår.

Konsekvenser av klimaendringer for jernbanen

Klimaendringer med økt omfang av ras og flom kan gi driftsavbrudd. For å opprettholde og forbedre fremkommeligheten på lang sikt, må infrastrukturen dimensjoneres for å håndtere konsekvensene av klimaendringene. I 2023 vil derfor arbeidet med å utbedre eksisterende infrastruktur ved fornying og annet vedlikehold, investeringer i ras- og flomsikring og utforming og bygging av ny infrastruktur, være et prioritert område.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
01	Driftsutgifter	359 504	375 260	367 200
21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, *kan overføres*	98 156	147 000	135 900
70	Kjøp av persontransport med tog, *kan overføres, kan nyttes under post 71*	4 765 344	4 181 300	5 207 100
71	Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold, *kan nyttes under post 70*	8 804 581	7 593 300	7 838 800
72	Kjøp av infrastrukturtjenester – planlegging av investeringer, *kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73*	1 712 905		
73	Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, *kan nyttes under post 74*	14 594 326	19 075 500	17 532 500
74	Tilskudd til togmateriell mv., *kan overføres*	77 288	199 100	201 200
75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	90 000	92 300	94 900
76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	22 929	23 600	25 000
	Sum kap. 1352	30 525 033	31 687 360	31 402 600

For endringer etter saldert budsjett 2022, vises det til kapittel 4.3 i del I.

Jernbanedirektoratet skal ivareta den strategiske utviklingen og den helhetlige og overordnede koordineringen og planleggingen av jernbanesektoren, og forvalte tildelte bevilgninger. Direktoratet inngår og følger opp avtaler med Bane NOR SF, togselskaper, og på enkelte områder med Entur AS og Norske tog AS. Avtalene innrettes slik at kravene til leverandøren og det de leverer er i samsvar med Stortingets forutsetninger og føringer for bevilgningene. Det foreslås bevilget 31,4 mrd. kr. Viktige satsinger på jernbanen omfatter bl.a.:

- forbedret togtilbud til Nordre Follo og Østfold etter åpningen av Follobanen
- timesfrekvens til og fra Gjøvik som følge av ferdigstillelse av kryssingsspor og ERTMS
- reforhandlede avtaler om trafikkpakkene 1 Sør, 2 Nord og 3 Vest som bidrar til å opprettholde et godt togtilbud etter koronapandemien
- ny ettårig direktekjøpsavtale om togtrafikk på Østlandet
- videreføre tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane
- rasjonell fremdrift i de store igangsatte prosjektene bl.a. Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Dovrebanen, og elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 367,2 mill. kr. Dette er en reduksjon på 8,1 mill. kr fra saldert budsjett 2022.

Jernbanedirektorat har gått gjennom sin interne virksomhetsstyring, bl.a. økonomi- og budsjettstyringen. Tydeligere prioriteringer for å oppnå direktoratets mål og resultatkrav gir effektiviseringer og lavere bevilgningsbehov i 2023, og forventes også å bidra til effektiviseringer i senere år.

Bevilgningen omfatter Jernbanedirektoratets driftsutgifter, inkl. utgifter til lokomotivførerutdanningen og Norsk jernbanemuseum. Posten omfatter videre Jernbanedirektoratets utgifter til:

- overordnet langsiktig utvikling av togtilbudet og jernbanens rolle i transportsystemet
- forvaltning av kjøp av persontransporttjenester med tog

- forvaltning av kjøp av infrastrukturtjenester fra Bane NOR for drift og vedlikehold samt planlegging og utbygging av jernbaneinfrastruktur
- koordinering av togtilbudet mellom berørte aktører og opp mot annen kollektivtransport.

Det settes av om lag 78 mill. kr til drift av Norsk fagskole for lokomotivførere.

Videre settes det av om lag 36 mill. kr til drift av Norsk jernbanemuseum. Dette omfatter utgifter til drift av museet på Hamar, publikumsutstillinger, dokumentasjon, restaureringsvirksomhet og utgifter til drift av kongevognen. Norsk jernbanemuseum har siden 1896 dokumentert jernbanens historie og betydning for utviklingen av det norske samfunnet. Utstillinger og arrangementer ved Norsk jernbanemuseum har i underkant av 30 000 besøkende i året.

Post 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger

Det foreslås bevilget 135,9 mill. kr.

Posten omfatter Jernbanedirektoratets utgifter til utredning av nye jernbaneprosjekter i tidlig fase samt utgifter til FoU og ulike analyser og utredningsarbeid, bl.a. konseptvalgutredninger og ekstern kvalitetssikring. I tråd med regjeringsplattformen vil Jernbanedirektoratet utvikle egen kompetanse og dermed redusere behovet for kjøp av bistand til utredninger og analyser.

Viktige utrednings- og analyseoppgaver i 2023 er knyttet til:

- oppfølging av føringer gitt i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* og Stortingets behandling av denne
- utvikling av mulige tilbudsforbedringer for realisering i siste del av planperioden og som grunnlag for rullering av transportplanen
- gjennomføring av prioriterte konseptvalgutredninger og andre analyser for å videreutvikle togtilbudet
- utvikling og forbedring av transportmodeller, kapasitetsanalyser, samfunnsøkonomiske analyser og andre metodeverktøy for å bidra til et best mulig beslutningsgrunnlag
- FoU og innovasjon, bl.a. deltakelse i Europes Rail (ER) som er Europas største forskningsprogram innen jernbane.

Jernbanedirektoratets utredninger og analyser skal bl.a. bygge opp under regjeringens mål om at jernbanen kan ta en større andel av både persontrafikk og godstrafikk, gi grunnlag for bedre utnyttelse av ny teknologi i infrastruktur og materiell samt legge til rette for best mulige beslutningsgrunnlag og strategier. Et viktig bidrag til dette er å finne løsninger der transport- og trafikkkapasiteten har størst utfordringer.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås bevilget 5 207,1 mill. kr som er en økning på om lag 1 mrd. kr fra saldert budsjett 2022. Økningen gjelder i hovedsak økte utgifter til Trafikkpakke 1-3 etter reforhandlinger med togoperatørene og ettårig direktetildelt avtale med Vygruppen som følge av koronapandemien og kompensasjon for økt infrastrukturavgift.

Bevilgningen dekker vederlag for persontogtilbudene som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper fra Vygruppen AS, Vy Gjøvikbanen AS, Go-Ahead Norge AS, SJ Norge AS og Vy Tog AS. Videre dekker bevilgningen kjøp av grensekryssende trafikk på strekningene Narvik–Kiruna–Stockholm og Oslo–Karlstad–Stockholm. Iht. inngåtte avtaler betaler ikke staten vederlag for tilbringertjenesten til Oslo lufthavn, Gardermoen, med Flytoget AS og Flåmsbana med Vygruppen.

I 2023 prioriterer regjeringen:

- forbedret togtilbud til Nordre Follo og Østfold etter åpningen av Follobanen
- innføring av timesfrekvens til og fra Gjøvik som følge av ferdigstillelse av kryssingsspor og ERTMS
- reforhandlede avtaler om trafikkpakkene 1 Sør, 2 Nord og 3 Vest som bidrar til å opprettholde et godt togtilbud etter koronapandemien
- ny ettårig direktekjøpsavtale om togtrafikk på Østlandet.

Direktetildeling av togtrafikken på Østlandet

Gjeldende trafikkavtale med Vy Gjøvikbanen gjelder for perioden 2019–2024. Ny ettårig direktetildelt trafikkavtale med Vygruppen dekker perioden desember 2022 til desember 2023. Dette innebærer at vilkår og vederlag knyttet til denne avtalen endres fra og med 2023. Estimert budsjettbehov for ny direktetildelt trafikkavtale med Vygruppen er i budsjettforslaget for 2023 basert på å videreføre budsjettbehovet for 2022, justert for økt togleie, foreslått bonusordning for kundetilfredshet, punktlighet og trafikkavvikling samt prognoser for økt vederlagsbehov knyttet til pandemieffekter. Dette viderefører dagens togtilbud inntil langsiktige, direktetildelte trafikkavtaler for Østlandet trer i kraft i desember 2023.

Regjeringen har stanset konkurranseutsettingen av togtilbudet. Jernbanedirektoratet skal direktetildele avtaler for trafikken på Østlandet til

Vygruppen og/eller Flytoget, fordelt på to avtaler på opptil ti år. Hvilke togselskap som vil bli tildelt avtalene for togtilbudet på Østlandet, vil bli offentliggjort i slutten av 2022 for Østlandet 1 og starten av 2023 for Østlandet 2.

Østlandet 1 består av lokaltogstekningene Spikkestad/Asker–Lillestrøm og Stabekk/Oslo S–Ski, og regiontogstrekningene Oslo S–Hakadal/Jaren, Stabekk–Moss, Oslo S–Mysen/Rakkestad, Oslo S–Ski, Oslo S–Halden og Oslo S–Gjøvik.

I Østlandet 2 inngår regiontogstrekningene Skien–Eidsvoll, Drammen–Lillehammer, Kongsberg–Eidsvoll, Drammen–Dal, Asker–Kongsvinger og Notodden–Porsgrunn (Bratsbergbanen). I tillegg vil avtalen kunne inkludere tilbringertjenesten til Oslo lufthavn, Gardermoen som i dag trafikkeres av Flytoget, senest fra 2028.

Togtilbudet som inngår i Østlandet 1, har i et normalår om lag 30 millioner reisende. Trafikkavtalen skal ha en varighet på åtte år, men med mulighet for forlengelse i to år. Vygruppen leverte tilbud i starten av juli 2022.

Togtilbudet som inngår i Østlandet 2, har i et normalår om lag 31 millioner reisende. Flytoget vil levere tilbud på togtilbudet omfattet av Østlandet 2 i oktober 2022.

I forbindelse med at det skal inngås avtaler om togtilbudet omfattet av Østlandet 1 og Østlandet 2 er det inngått en ny takstsamarbeidsavtale med kollektivselskapene som dekker Viken fylkeskommune; dvs. Brakar, Ruter og Østfold kollektivtrafikk (ØKT). I denne avtalen åpnes det for at området med samme takst for buss og jernbane kan utvides fra Ruter til også å gjelde Østfold og deler av Buskerud. Dersom det blir aktuelt, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til ev. bevilgningsmessige konsekvenser. Jernbanedirektoratet vil jobbe videre med å utvikle takst- og prismodeller for jernbanen, med sikte på ytterligere forenkling for kundene.

I de nye direktetildelte trafikkavtalene på Østlandet vil det være en mekanisme for risikodeling på inntektssiden under et forhåndsfastsatt nivå. Dette gjør at togselskapene i mindre grad priser inn de verste antakelsene knyttet til etterspørselen etter togreiser etter koronapandemien, i sine tilbud.

Samferdselsdepartementet forutsetter at Jernbanedirektoratet er en krevende kjøper på vegne av staten og de reisende. Ambisjonen er å få et attraktivt togtilbud, med bl.a. høy kundetilfredshet, god koordinering med øvrig kollektivtrafikk og gode rutiner for håndtering av avvik.

Reforhandling av Trafikkpakke 1-3

Trafikkpakke 1 Sør omfatter togtilbudet på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen og driftes av Go-Ahead Norge AS.

Trafikkpakke 2 Nord omfatter togtilbudet i Midt- og Nord-Norge samt Dovrebanen og driftes av SJ Norge AS. Jernbanedirektoratet har utløst sju opsjoner for forbedret togtilbud i trafikkpakken. Som følge av reforhandlingene er fire av disse midlertidig avbestilt.

Trafikkpakke 3 Vest omfatter langdistansetog på Bergensbanen og lokaltog på Vossebanen og driftes av Vy Tog AS.

Koronapandemien har påvirket persontrafikk med jernbane i betydelig grad. Markedsundersøkelser indikerer at antall togreiser kan komme til å stabilisere seg på et lavere nivå enn før pandemien. Regjeringen vil jobbe for at antall reisende kommer tilbake på samme nivå som før pandemien. Antall reisende skal deretter vokse videre som et bidrag for å nå klimamålene.

For de konkurranseutsatte trafikkavtalene med Go-Ahead, SJ Norge og Vy Tog medfører nedgangen i antall reisende en betydelig endring i inntektsgrunnlaget sammenliknet med forutsetningen som ble lagt til grunn i inngåtte avtaler. Jernbanedirektoratet har derfor etter mandat fra Samferdselsdepartementet reforhandlet leveransekrav og økonomiske forutsetninger i disse trafikkavtalene. De reforhandlede avtalene trådte i kraft 1. juli 2022. I de reforhandlede avtalene legges det til grunn at enkelte planlagte tilbudsforbedringer blir utsatt til kundegrunnlaget er tilbake. Dette gjelder bl.a. innføring av totimers-frekvens på Sørlandsbanen og flere avganger på Bergensbanen, Dovrebanen og Rørosbanen. Avtalte tilbudsforbedringer rundt storbyene Bergen, Trondheim og Stavanger blir i hovedsak innført som planlagt.

Det er i budsjettforslaget satt av om lag 830 mill. kr ut over det som opprinnelig var avtalt for 2023, for å dekke økte utgifter til kompensasjon i avtalene. Dette er basert på anslag for trafikkutviklingen i 2023. Reforhandlede avtaler omfatter en risikodeling der staten tar en andel av utgiftene dersom antall reisende blir lavere enn lagt til grunn i de opprinnelige avtalene. Budsjettbehovet på posten er derfor usikkert og påvirkes av utviklingen i passasjertallene. Det er også lagt til grunn økte kostnader etter 2023, men med antatt avtagende merkostnader etter hvert som passasjertallet stiger mot trendene for passasjervekst før koronapandemien.

Andre avtaler

Vy Tåg AB har ansvaret for trafikken på Ofotbanen til desember 2024. Det er ordinært to daglige avganger hver vei mellom Narvik via Kiruna til Stockholm.

Jernbanedirektoratet forhandler med SJ AB om ny trafikkavtale på strekningen Oslo–Riksgrensen (–Stockholm). Avtalen skal gjelde fra desember 2022, og det er satt av 10 mill. kr til å dekke ev. vederlag.

Fullmakt

Fullmakten til å pådra staten forpliktelser for kjøp av persontransport med tog for fremtidige budsjettår, tilsvarer vederlagsbehov for trafikkpakkene 1-3 samt trafikkavtalene på Ofotbanen og Oslo–Riksgrensen (–Stockholm), jf. forslag til romertallsvedtak. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til fullmakt for kjøp av persontransport med tog for fremtidige budsjettår for Østlandet 1 og 2 senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2023.

Infrastrukturavgifter

Staten kjøper tjenester fra togoperatørene for at de skal drive persontogtrafikken. Togselskapene kompenseres for økte infrastrukturavgifter sammenliknet med nivået som lå til grunn for inngåtte avtaler. Statens vederlag til Bane NOR reduseres tilsvarende, jf. omtale under kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold. For 2022 var det forutsatt et avgiftsnivå tilsvarende 1 000 mill. kr. Fra og med 2023 er det lagt til grunn et avgiftsnivå som er 170 mill. kr høyere, dvs. et nivå på 1 170 mill. kr. Togselskapene kompenseres for dette over bevilgningen på kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog.

Nye togsett

Siden 2008 er det bestilt og kjøpt 150 persontogsett (Flirt). Alle togsettene er planlagt levert og satt i trafikk ved utgangen av 2022. Dette inkluderer 13 nye togsett (Type 74 (Flirt)) som settes i drift på Østlandet til erstatning for eldre togsett. De nye togsettene gir et bedre togtilbud til de reisende.

Kjøp av nye lokaltog

I januar 2022 inngikk Norske tog AS avtale med Alstom om kjøp av 30 nye lokaltog som skal leveres i perioden 2025–2026. Dette skal legge til rette for tilbudsforbedringer i Oslo-området på strekningene Spikkestad/Asker–Lillestrøm og Stabekk/Oslo S–Ski.

Anskaffelsen av 30 lokaltog ble gjennomgått av ekstern kvalitetssikrer og er i tråd med metodikk fastsatt i statens prosjektmodell for utredning av statlige investeringsprosjekter. Kontrakten for nye lokaltog inneholder opsjoner for å kjøpe ytterligere 170 tog. Opsjonen inngikk i den eksterne kvalitetssikringen som ble gjennomført i forbindelse med lokaltoganskaffelsen. For å kunne realisere nytten av pågående infrastrukturprosjekter foreslås det å kjøpe ytterligere 25 tog innenfor den samme kontrakten, hvorav 19 blir en regiontogvariant og seks blir en lokaltogvariant. Disse togene vil bli levert i perioden 2026–2027 og vil kunne dekke de antatte behov i effektpakken «flere tog i Oslo-navet». De nye togene utgjør en vesentlig økning av totalkapasiteten i lokaltogflåten og vil kunne gi et betydelig løft for de reisende gjennom moderne informasjonssystemer og innredning samt tilpasninger til reisende med spesielle behov.

Kostnadsrammen til kjøp av ytterligere 25 lokaltog foreslås satt til 3 728 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Styringsrammen for anskaffelsen er anslått til 3 242 mill. kr. Kontrakten for anskaffelsen av lokaltogene er kunngjort i euro, og ved fastsettelse av kostnadsrammen er det lagt til grunn en valutakurs EUR/NOK på 9,6. Det foreslås at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å valutakursjustere den foreslåtte kostnadsrammen for senere budsjettår, jf. forslag til romertallsvedtak.

Bestillingen av ytterligere togsett innebærer at restverdigarantien for oppgraderinger og nyinvesteringer foreslås økt med 2 796 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Kjøp av nye fjerntog (langdistansetog)

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2021–2022) og Innst. 13 S (2021–2022) vedtok Stortinget kostnadsramme for kjøp av nye langdistansetog. Samferdselsdepartementet fikk fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år. Siden Norske tog inngår kontrakter i utenlandsk valuta, er det også behov for å kunne justere kostnadsrammen for kjøp av nye fjerntog for endringer i valutakurs i senere budsjettår. Ved fastsettelse av kostnadsrammen ble det lagt til grunn en valutakurs EUR/NOK på 10,1. Det foreslås at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å valutakursjustere kostnadsrammen for senere budsjettår, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold

Det foreslås bevilget 7 838,8 mill. kr.

Bevilgningen skal bidra til å nå målene om en sikker og tilgjengelig infrastruktur og til å opprettholde aktivitetsnivået i leverandørmarkedet, der Bane NOR er tilnærmet eneste kunde.

Det er anslått at Bane NOR vil øke infrastrukturavgiften med 170 mill. kr i 2023 for togtrafikk som er omfattet av offentlig kjøp. og dermed motta økte inntekter fra togselskapene. Togselskapene kompenseres for økt infrastrukturavgift, jf. omtale under kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog. Statens vederlag til Bane NOR reduseres tilsvarende økt kjøreveisavgift. Bane NORs samlede inntekter fra infrastrukturavgiften er anslått til 1,2 mrd. kr i 2023.

Bevilgningsforslaget dekker også økte drifts- og vedlikeholdsutgifter for nye anlegg som blir tatt i bruk. Dette gjelder i hovedsak drift og vedlikehold av Follobanen, Arna–Fløen og innføring av ERTMS.

Avtalen som Samferdselsdepartementet har inngått med Bane NOR, gir foretaket større ansvar for resultater og for å holde de avtalefestede økonomiske rammene. For å gi Bane NOR størst mulig handlingsrom til å prioritere mellom ulike løsninger legges det derfor ikke føringer for fordelingen av bevilgningen på post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold.

Bevilgningen til investeringer i jernbanen, jf. kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, kan også nyttes til fornying og vedlikehold av jernbanenettet når dette vurderes å gi best måloppnåelse. Avtalene mellom hhv. Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR gir muligheten til dette, jf. også omtale i Prop. 115 S (2021–2022) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2022*. Endrede forutsetninger for investeringsporteføljen i løpet av budsjettåret kan medføre endret fremdrift for prosjekter i porteføljen. Fastprisavtalene som Bane NOR har inngått med Jernbanedirektoratet, vil også gi foretaket insentiv til å optimalisere prosjektene for å oppnå lavere prosjektkostnader enn avtalt. Lavere prosjektkostnader enn avtalt fastpris medfører at Bane NOR kan nytte mer til fornying og vedlikehold av jernbanen enn lagt til grunn i statsbudsjettet det enkelte år.

Det legges også til grunn at ev. effektivisering innenfor drift og en mer langsiktig og effektiv innretning av vedlikeholdsarbeidet i Bane NOR kan frigi midler til fornying. Bane NOR rapporterer årlig på nivået av fornying av infrastrukturen.

Fullmakter

For å gi Bane NOR forutsigbarhet for fremtidig likviditetstilførsel har Samferdselsdepartementet inngått en avtale med Bane NOR, som revideres hvert år, der staten bl.a. forplikter et minimumsnivå for likviditetstilførsel de fire neste årene etter budsjettåret. Minimumsnivået er i gjeldende avtale fastsatt til å utgjøre henholdsvis 90, 85, 80 og 75 pst. av forslag til bevilgning for kommende budsjettår. Minimumsbeløpene rulleres årlig, slik at sikkerheten for tilførsel av midler til enhver tid er størst for årene som ligger nærmest i tid. Basert på dette nivået foreslås en fullmakt til å inngå forpliktelser for framtidige budsjettår til drift og vedlikehold innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 25 860 mill. kr, og en ramme som forfaller i årene 2024, 2025, 2026 og 2027 på henholdsvis 7 050 mill. kr, 6 660 mill. kr, 6 270 mill. kr og 5 880 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Det vises til Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet og til omtalen av styring av jernbanesektoren under Utfordringer, mål og prioriteringer i 2023, der opplegget for bl.a. fullmakten til drift og vedlikehold er nærmere redegjort for.

Drift

Utgiftene til drift omfatter administrasjon, strømforsyning, eiendomsdrift, trafikkstyring, kundeinformasjon, drift av stasjoner og stasjonsarealer, publikumsarealer, tilrettelegging for alternativ reise, adkomster, parkeringsplasser, vinterdrift, rydding/renhold samt konkurranseutsetting av drift på godsterminaler. Utgifter til å utbedre skader i infrastrukturen på et normalt nivå etter natur- og trafikkhendelser som flom, ras, brann, avsporinger m.m. inngår også, mens utbedring av feil i infrastrukturen som skyldes normal aldring og slitasje er en del av vedlikeholdsbudsjettet.

Vedlikehold

Vedlikehold er nødvendig for å opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivået og kvaliteten i det eksisterende jernbanenettet. Videre er vedlikeholdet viktig for å oppnå bedre driftsstabilitet i togtrafikken. Nye anlegg har etter en innkjøringsfase et lavere behov for akutt feilretting. Samtidig medfører flere anlegg med økt kompleksitet, i kombinasjon med at trafikkmengden øker, økte vedlikeholdsutgifter for å opprettholde ønsket kvalitet og standard.

Bane NOR iverksetter målrettede tiltak for å bedre driftsstabiliteten på særlig utsatte strekninger i Østlandsområdet. På lengre sikt ventes det at utskifting av dagens signalanlegg med moderne digitale signalsystemer (ERTMS) vil bedre driftsstabiliteten.

Vedlikehold av jernbane deles inn i hovedkategoriene:
- korrektivt vedlikehold
- forebyggende vedlikehold
- fornying.

Av hensyn til togfremføringen prioriterer Bane NOR *korrektivt vedlikehold* for å rette vesentlige feil og feil som ventes å påvirke punktligheten. Andre feil blir registrert og utbedret på et senere tidspunkt som del av forebyggende vedlikehold eller fornying. Lav standard på store deler av infrastrukturen fører til økt feilfrekvens og økt sårbarhet for driftsavbrudd etter ras og flom.

Forebyggende vedlikehold omfatter periodisk vedlikehold for å opprettholde levetiden på eksisterende infrastruktur, tilstandskontroller av infrastrukturen og utbedring av feil som ikke påvirker punktligheten. En stor del av det forebyggende vedlikeholdet gjennomføres for å unngå at det oppstår feil som reduserer sikkerheten og/eller driftsstabiliteten i infrastrukturen.

Utbedring gjennomføres enten som forebyggende vedlikeholdsarbeider eller som fornying. I tillegg omfatter forebyggende vedlikehold maskinelt sporvedlikehold, sporjustering, skinnesliping, ballastsupplering mv.

Fornying omfatter større systematiske tiltak for å ivareta den langsiktige funksjonaliteten og standarden i anleggene samt mindre tiltak som skal ivareta sikkerheten inntil mer omfattende tiltak kan settes i verk. Dette bidrar til å opprettholde og utvikle standarden i eksisterende jernbaneinfrastruktur, noe som er nødvendig for å kunne nå og opprettholde de langsiktige målene for driftsstabilitet.

Anlegg fornyes når feilratene øker på grunn av alder og slitasje, og når det er rimeligere å skifte ut anleggene fremfor å kontrollere, utbedre eller skifte anleggsdeler og komponenter. Dagens infrastruktur preges av store variasjoner i alder og tilstand, noe som påvirker driftsstabiliteten. Bane NOR arbeider etter en langsiktig fornyingsplan som oppdateres med tilstandsutviklingen i infrastrukturen og tilpasses prioriteringene i statsbudsjettet.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 ble nytt grunnivå for fornying vurdert til 4,5 mrd. kr per år. Grunnivået er definert som et økonomisk minimumsnivå for fornying av jernbanesystemet for å unngå økt etterslep. Beregningen av vedlikeholdsetterslepet på jernbane omfatter alle komponenter der den tekniske levetiden er utløpt. Etterslepet er i 2022 anslått til å øke med 1,1 mrd. kr til 25,1 mrd. 2023-kroner ved utgangen av 2022. Dersom Bane NOR opprettholder fornyingen på samme nivå som i 2022, justert for prisvekst, vil vedlikeholdsetterslepet øke med 1,2 mrd. kr til 26,3 mrd. kr ved utgangen av 2023.

Post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer

Det foreslås bevilget 17 532,5 mill. kr til planlegging og utbygging av ny infrastruktur, inkludert ERTMS.

Den foreslåtte bevilgningen er om lag 1,5 mrd. kr lavere enn saldert budsjett for 2022. Presset på norsk økonomi er høyt, og det er nødvendig å tilpasse bevilgningen til samferdselsformål i lys av det økonomiske handlingsrommet. Vi viser til omtale i kapittel 1.1 under overskriften *Prioriteringar framover med ei strammare ramme til samferdsel*. Bevilgningsforslaget legger til rette for å opprettholde rasjonell fremdrift i oppstartede prosjekter som skal gi kortere reisetider og flere avganger på banestrekninger over hele landet.

Det settes også av midler til mindre, men strategisk viktige investeringstiltak, som bl.a. er nødvendige for å opprettholde jernbanenettets sikkerhet og styrke kapasiteten samt gjøre togtransport mer attraktivt for passasjerer og godstransportører.

For å gi Bane NOR forutsigbarhet for fremtidig likviditetstilførsel foreslås en fullmakt til å pådra staten forpliktelser for fremtidige budsjettår innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 57 860 mill. kr og en ramme som forfaller i årene 2024, 2025, 2026 og 2027 på henholdsvis 15 780 mill. kr, 14 900 mill. kr, 14 030 mill. kr og 13 150 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Det vises til omtalen av styring av jernbanesektoren under Utfordringer, mål og prioriteringer i 2023, der opplegget for bl.a. fullmakten til investeringer er nærmere redegjort for.

De største risikoene for gjennomføringen av investeringsprosjektene i 2023 er:
- økte kostnader under byggingen, noe som forsterkes i dagens situasjon med økte råvarepriser
- mangel på råvarer og tilgang på ressurser
- tilstrekkelig konkurranse om oppdragene og kapasitet til å gjennomføre prosjektene i et

marked med mange oppdrag og stigende priser
- redusert fremdrift og økte kostnader ved store inngrep i byer og tettsteder
- usikkerhet rundt grunnforhold som påvirker kostnadene.

Prioriteringene innenfor bevilgningsforslaget er omtalt under Nærmere om investeringsporteføljen og tilbudsforbedringer. Fordelingen av investeringsbudsjettet er en foreløpig plan, basert på prognoser og estimater som var tilgjengelig da budsjettforslaget ble utarbeidet. Bane NOR vil i 2023 tilpasse fremdrift og gjennomføring av prosjektporteføljen dersom forutsetninger lagt til grunn for gjennomføringen endrer seg.

Tabell 5.24 viser store prosjekter som er igangsatt, med henvisning til proposisjonen der det først ble foreslått kostnadsramme, opprinnelig kostnadsramme og gjeldende kostnadsramme.

Tabell 5.24 Store jernbaneprosjekter

Mill. 2023-kr

Strekning Prosjekt	Først lagt fram	Opprinnelig kostnadsramme	Gjeldende kostnadsramme
ERTMS-prosjektet	Prop. 126 S (2015–2016)	32 818	32 818
Dovrebanen			
Venjar–Eidsvoll–Langset	Prop. 13 S (2017–2018)	7 414	7 414
Kleverud–Sørli	Prop. 1 S (2019–2020)	9 611	9 611
Sørli–Åkersvika	Prop. 1 S (2021–2022)	8 087	8 087
Follobanen			
Oslo–Ski	Prop. 97 S (2013–2014)	28 556	36 828
Trønderbanen			
Delelektrifisering Trønder- og Meråkerbanen	Prop. 1 S (2019–2020)	2 427	2 427
Vestfoldbanen			
Barkåker–Tønsberg	St.prp. nr. 1 (2008–2009)	1 904	1 904
Drammen–Kobbervikdalen	Prop. 110 S (2018–2019)	16 144	16 144
Nykirke–Barkåker	Prop. 110 S (2018–2019)	8 294	8 294
Vossebanen			
Arna–Fløen	Prop. 1 S (2013–2014)	3 470	4 854
Fløen–Bergen/Nygårdstangen	Prop. 193 S (2020–2021)	4 343	4 343
Østfoldbanen			
Sandbukta–Moss–Såstad	Prop. 13 S (2017–2018)	10 881	19 203

Kostnadsrammen for Oslo–Ski ble endret ved Stortingets behandling av Prop. 1 S (2020–2021). For Arna–Fløen ble kostnadsrammen endret ved Stortingets behandling av Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar*, jf. Innst. 472 S (2016–2017), mens for Sandbukta–Moss–Såstad ble kostnadsrammen endret ved Stortingets behandling av Prop. 193 S (2020–2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane*, jf. Innst. 648 S (2020–2021).

Nærmere om investeringsporteføljen og tilbudsforbedringer

Målet med investeringene er å legge til rette for et forbedret togtilbud, gjennom f.eks. flere avganger, redusert reisetid og bedre driftsstabilitet i togtrafikken. De største tilbudsforbedringene som investeringene under planlegging eller utbygging skal bidra til å realisere, er:

- to tog i timen og redusert reisetid mellom Oslo og Hamar
- inntil fire tog i timen og redusert reisetid mellom Oslo og Tønsberg
- flere avganger og kortere reisetid mellom Oslo og Moss samt kortere reisetid på strekningen Oslo–Halden
- fra halvtimes- til kvartersintervall mellom Arna og Bergen
- utvikle tilbudet på Trønderbanen og på sikt hyppigere avganger og redusert reisetid
- økt frekvens for lokaltog i Oslo-området
- økt kapasitet ved Narvik stasjon og terminal
- infrastruktur for nytt togmateriell
- rasjonell videreføring av ERTMS.

IC Dovrebanen – to tog i timen og redusert reisetid til Hamar

Det anslås å bruke 2,7 mrd. kr til IC-prosjektene på Dovrebanen. Utbyggingen av sammenhengende dobbeltspor på strekningen mellom Oslo og Åkersvika innen 2027 gjør det mulig å øke fra ett til to tog i timen mellom Oslo og Hamar hele dagen, i tillegg til flere avganger for langdistansetog og økt godskapasitet. Dette knytter bo- og arbeidsmarkedsregionene langs strekningen bedre sammen og bidrar til effektiv transport mellom Hamar og Oslo. Tilbudsforbedringen bidrar til å redusere reisetiden på strekningen og gir lavere klimagassutslipp sammenliknet med transport på vei.

Venjar–Eidsvoll–Langset

Utbyggingen av strekningen Venjar–Eidsvoll–Langset omfatter utvidelse fra enkelt- til dobbeltspor og jernbanetekniske arbeider på Eidsvoll stasjon. Strekningen er om lag 13 km og knytter dobbeltsporet Langset–Kleverud sammen med Gardermobanen. I 2022 åpner nytt spor mellom Venjar og inn til Eidsvoll stasjon, og Minnevika bru ferdigstilles. Hele strekningen fra Venjar til Langset skal etter planen tas i bruk i 2023.

Kleverud–Sørli

Utbyggingen av strekningen Kleverud–Sørli omfatter nær 16 km dobbeltspor fra Kleverud til Sørli, med Norges lengste jernbanebru (1 070 meter) over Tangenvika, en tre kilometer lang tunnel mellom Kleverud og Espa, ny stasjon på Tangen og nytt signalanlegg (ERTMS).

Sørli–Åkersvika

Utbyggingen av strekningen Sørli–Åkersvika omfatter 14 km dobbeltspor fra Sørli til Åkersvika, ny stasjon i Stange og plattformtiltak og midlertidig togparkering på Hamar stasjon. Sammen med Venjar–Eidsvoll–Langset og Kleverud–Sørli er dette den siste strekningen som må bygges på Dovrebanen for å gi sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Åkersvika. Som en del av dette arbeidet vil sportilkobling til godsterminalen på Sørli forbedres, og det vil gjøres oppgraderinger inne på terminalen. Bane NOR har kommet til enighet med private aktører om en løsning som vil legge til rette for utvikling av terminalen.

Anlegg for togparkering

Det skal bygges parkeringsanlegg for 16 enkle togsett ved Hove på Lillehammer. I løpet av 2022 gjennomføres grunnerverv, samtidig med kontraktinngåelse og forberedelser til byggestart i 2023.

IC Vestfoldbanen – inntil fire tog i timen og redusert reisetid til Tønsberg

Det anslås å bruke 4,1 mrd. kr til IC-prosjektene på Vestfoldbanen. Investeringene skal gi kortere reisetid og inntil fire tog i timen hele dagen mellom Oslo og Tønsberg fra 2025.

Drammen–Kobbervikdalen

Utbyggingen av strekningen Drammen–Kobbervikdalen omfatter 10 km nytt dobbeltspor på Vestfoldbanen mellom Drammen stasjon og Skoger, gjennom en ny tunnel i Strømsåsen. I tillegg skal Drammen stasjon bygges om. Strekningen mellom Drammen og Gulskogen bygges noe enklere enn opprinnelig planlagt, men dette går ikke ut over målet med IC-utbyggingen.

Nykirke–Barkåker

Utbyggingen av strekningen Nykirke–Barkåker omfatter 14 km nytt dobbeltspor og ny Horten stasjon i nærheten av dagens Skoppum stasjon. I tillegg skal Tangentunnelen oppgraderes, og det skal bygges tre nye tunneler, to bruer og en viltovergang. Sammen med dobbeltsporstrekningen Drammen–Kobbervikdalen og fullføring av innføringen til Tønsberg stasjon, gir dette sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Tønsberg.

Innføring til Tønsberg stasjon (Barkåker–Tønsberg og ombygging av Tønsberg stasjon)

Innføringen til Tønsberg stasjon omfatter ombygging på Tønsberg stasjon, inkl. å legge til rette for ERTMS. Dette vil tilfredsstille krav til økt kapasitet ved nytt togtilbud når nytt dobbeltspor på strekningene Drammen–Kobbervikdalen og Nykirke–Barkåker åpner.

Anlegg for togparkering

Det skal bygges anlegg for togparkering ved Kongsberg, Dal, Drammen og Tønsberg som er endestasjoner for tog som skal betjene Vestfoldbanen og deler av Sørlandsbanen. Anleggene bygges ut for å dekke behov for parkering for eksisterende og nytt togmateriell som skal fases inn frem mot de planlagte tilbudsforbedringene på Vestfoldbanen. Tiltakene har også effekt for tilbudsforbedringer på Dovrebanen.

IC Østfoldbanen og Follobanen – økt kapasitet og redusert reisetid mellom Oslo og Fredrikstad/Sarpsborg

Det anslås å bruke 3,4 mrd. kr til IC-prosjektene på Østfoldbanen og Follobanen. Tilbudsforbedringen som investeringene skal realisere, er kortere reisetid og mulighet for flere avganger mellom Oslo og Moss, Fredrikstad og Sarpsborg samt kortere reisetid mellom Oslo og Halden.

Follobanen

Utbyggingen av Follobanen omfatter bygging av nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski. Når prosjektet er ferdig, vil reisetiden mellom Oslo og Ski reduseres fra 22 til 12 minutter og legge til rette for tilbudsforbedringer på Østfoldbanen. Ski stasjon ble tatt i bruk i 2022. Det planlegges å ta i bruk Blixtunnelen i desember 2022 og Østfoldbanekulvertene på Oslo S i 2023. Arbeidene med innføringen til Oslo S er den mest tidskritiske delen av prosjektet og utgjør den største risikoen for fremdriften.

Sandbukta–Moss–Såstad

Utbyggingen av strekningen Sandbukta–Moss–Såstad omfatter om lag 10 km nytt dobbeltspor, inkl. to tunneler og ny jernbanestasjon i Moss. Som følge av at det er oppdaget store forekomster av kvikkleire, er arbeidene med grunnforsterkning i Moss sentrum midlertidig stanset. Bane NOR har inngått de første nye kontraktene etter stansen. Disse omfatter forberedende arbeider, grunnstabiliserende tiltak samt rigg- og driftstjenester. Foretaket er i dialog med markedet for resterende arbeid i Moss sentrum. Krav om sikkerhet vil styre fremdriften i prosjektet. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til ferdigstillelsestidspunktet og om kostnadsrammen er tilstrekkelig. Det arbeides med å etablere en ny plan for arbeidet frem til ferdigstillelse av prosjektet for å redusere usikkerheten i prosjektet.

Anlegg for togparkering

For at den planlagte tilbudsforbedringen mellom Oslo og Moss kan realiseres når dobbeltsporstrekningen Sandbukta–Moss–Såstad åpner, må det bygges nok plasser for togparkering. I 2023 fortsetter planleggingen av tiltak som øker kapasiteten for togparkering sør for Moss.

Transportbehovet i Nedre Glomma-regionen

Det legges opp til å fremskaffe et beslutningsgrunnlag for prioritering inn mot neste Nasjonal transportplan knyttet til transportbehovet i Nedre Glomma-regionen til Fredrikstad og Sarpsborg. Det skal utredes tilbudsbaserte effektpakker som gjør det mulig å redusere utbyggingskostnader, frigjøre areal raskere og få et bedre samsvar mellom togtilbudet og behovet i Nedre Glomma-regionen. Utviklingen av togtilbudet på Østfoldbanens Østre og Vestre linje skal ses i sammenheng.

Vossebanen – fra halvtime til kvartersintervall mellom Arna og Bergen

Det anslås å bruke 1,2 mrd. kr til prosjektene på Vossebanen. Utbygging av sammenhengende dobbeltspor på strekningen mellom Arna og Bergen og modernisering av Nygårdstangen godsterminal innen 2025 gir et forbedret togtilbud med flere avganger for lokaltogene i Bergen og økt kapasitet for godstrafikken.

Fløen–Bergen og Nygårdstangen godsterminal

Utbyggingen av strekningen Fløen–Bergen omfatter 1,3 km nytt dobbeltspor, oppgradering av dagens spor med nytt jernbaneteknisk anlegg, bl.a. nytt signal- og sikringsanlegg samt modernisering av Nygårdstangen godsterminal for å øke kapasiteten og redusere transportkostnadene.

Ulriken tunnel mellom Arna og Fløen

Utbyggingen av Ulriken tunnel mellom Arna og Fløen omfatter et nytt enkeltsporet tunnelløp gjennom Ulriken og ombygging av Arna stasjon. Dette inkluderer en kulvert under stasjonsområdet som er rustet mot en 200-års flom i Storelva samt nye bruer ved Fløen. Eksisterende Ulriken tunnel oppgraderes for å tilfredsstille krav til rømming og brannsikkerhet. Prosjektet har en total lengde på 10,6 km, og om lag 8 km er i den nye tunnelen. Tunnelene utrustes også for forbedret mobil- og internettdekning for de reisende.

Trønder- og Meråkerbanen – utvikling av tilbudet på Trønderbanen

Det anslås å bruke 500 mill. kr til utbygging på Trønder- og Meråkerbanen. Investeringene skal bidra til å utvikle togtilbudet mellom Støren og Steinkjer, bl.a. ved å legge til rette for å bruke nytt togmateriell, delvis elektrifisering av jernbanen og på sikt hyppigere avganger. Tiltakene skal bidra til at jernbanen kan spille en større rolle i det regionale kollektivtransporttilbudet.

To tog i timen på Trønderbanen

Det skal utarbeides planer for kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen, med en ambisjon om to regiontog i timen på strekningen Melhus–Trondheim–Steinkjer. I 2023 settes det av midler til å planlegge nødvendige infrastrukturtiltak for tilbudsforbedringen. Opprinnelig mål for ferdigstilling var 2024, men er utsatt til 2027 fordi det er behov for mer tid til å planlegge tiltakene i effektpakken. Effektpakken skal koordineres med ERTMS-prosjektet.

Delelektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen

Prosjektet omfatter elektrifisering av dagens trasé fra Trondheim til Hell og videre fra Hell til Storlien (Meråkerbanen) og Stjørdal (Nordlandsbanen). Elektrifisering av Stavne–Leangenbanen omfattes også av prosjektet. Elektrifisering innebærer bl.a. bygging av ny omformerstasjon ved Hell, master og fundamenter, kontaktledning, transformatorer og høyspentlinjer.

Flere tog i Oslo-navet (Ny rutemodell Østlandet)

For å legge til rette for et mer attraktivt togtilbud på Østlandet med økt antall avganger og kapasitet, anslås det å bruke 375 mill. kr til planlegging og bygging av infrastruktur. Dette omfatter bl.a. større og mindre stasjonstiltak, togparkering, planskilt avgreining til Østfoldbanens østre linje, etablering av retningsdrift i Brynsbakken og vendespor på Asker stasjon.

Økt kapasitet ved Narvik stasjon og terminal

Det anslås å bruke 130 mill. kr til økt kapasitet for kombitransport mellom Narvik og Oslo. Midlene brukes til tiltak ved Narvik stasjon og Narvik godsterminal Fagernes.

Infrastruktur for nytt togmateriell

Det anslås å bruke 95 mill. kr bl.a. for å tilpasse eksisterende infrastruktur til nytt togmateriell på strekninger der materiellet tas i bruk, bl.a. på Østfoldbanen, Drammenbanen, Askerbanen, Hovedbanen og Spikkestadbanen.

Kapasitetsøkende tiltak

Det settes av om lag 400 mill. kr til kapasitetsøkende tiltak som er nødvendige for å skape en mer robust infrastruktur og øke jernbanenettets kapasitet. Tiltakene omfatter i hovedsak økt kapasitet for banestrømforsyning på Østlandet.

ERTMS

Det anslås å bruke 2,3 mrd. kr til rasjonell videreføring av ERTMS-prosjektet

ERTMS-prosjektet består av tre større tekniske systemkontrakter for signalanlegg, tra-

fikkstyring og utstyr om bord i tog. Prosjektet følger i all hovedsak fastsatt plan for signalanlegg og trafikkstyring. For ombordutstyr vil det være noe tilpasninger i 2023 som følge av redusert tilgang på deler for ombygging av tog.

Tilskuddsordning for ombordutstyr i tog

Jernbanedirektoratet forvalter en tilskuddsordning for ERTMS-utstyr om bord i tog. Ordningen gir en maksimal støtte på 50 pst. av kostnadene ved å bygge om tog. Dette er et viktig virkemiddel for å få operatørene til å følge planlagt fremdrift. Tilskudd til ordningen utgiftsføres på kap. 1352, post 74 Tilskudd til togmateriell mv., men dekkes gjennom omdisponering av midler fra kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, jf. stikkordsfullmakt. Behovet i 2023 anslås til 210 mill. kr.

ERMTS Trinn 2 – 2022–2025

I perioden 2022–2025 er det planlagt å ta i bruk ERTMS på strekningene Bodø–Grong på Nordlandsbanen, Roa–Gjøvik på Gjøvikbanen, Oslo–Ski på Østfoldbanen og Drammen–Tønsberg på Vestfoldbanen samt på Bergensbanen, Randsfjordbanen, og Rørosbanen.

Bane NOR vil i 2023 foreta forberedende arbeider i sporet samt prosjektering og installasjon av signalanlegg. Det vil være omfattende testing og godkjenning av IT-systemene som ble utviklet i trinn 1, og noe videreutvikling av trafikkstyring- og signalsystemene. Hovedmengden av tog som skal bygges om, vil bli bygd om i denne perioden.

Evaluering, risiko og oppfølging av prosjektet

ERTMS-prosjektet er et stort IT-prosjekt, og ut fra erfaring fra andre IT-prosjekter har det høy risiko frem til de første store leveransene er i drift. Konsekvensen av en ev. manglende måloppnåelse er høy. Det er derfor lagt stor vekt på risikostyring og oppfølging, både i Jernbanedirektoratets oppfølging overfor Bane NOR og i Samferdselsdepartementets styring av Jernbanedirektoratet. Det gjennomføres årlige usikkerhetsanalyser av prosjektet.

Prosjektet har høy risiko og utfordringer, spesielt knyttet til å ta ERTMS i bruk på Nordlandsbanen og installering av ombordutstyr. Noe funksjonalitet i IT-systemene kommer senere enn planlagt. Tidsplanen for å installere ERTMS-ombordutstyr i tog er stram. Utfordringer i den globale forsyningskjeden har ført til forsinkelser i leveringen av deler til prosjektet. Dette har medført at ERTMS på Nordlandsbanen ikke vil bli tatt i bruk høsten 2022. Bane NOR har besluttet å utsette å ta i bruk det nye signalsystemet på Gjøvikbanen. Dette vil ikke få noen negative følger for dagens togtilbud, men vil medføre at de planlagte tilbudsforbedringene med innføring av timesfrekvens over hele driftsdøgnet på Gjøvikbanen må utsettes fra desember 2022 til våren 2023. Bane NOR har et tett samarbeid med Vy og Jernbanedirektoratet for å gjennomføre overgangen til ERTMS på en måte som er til minst mulig ulempe for de reisende i overgangen til et nytt og forbedret togtilbud

Et tilstrekkelig antall tog må få installert ERTMS-ombordutstyr før nytt signalsystem kan tas i bruk, og togtilbudet kan forbedres på oppgraderte strekninger. Arbeidet med å installere signalanlegg er omfattende. I tillegg kan andre infrastruktur- og utbyggingsprosjekter påvirke prosjektering og utrulling av ERTMS. Gjennom planlagte risikoreduserende tiltak vil det samlet være mulig å gjennomføre alle tiltak som er planlagt gjennomført i perioden ut 2025. Ut over utsettelsen på Nordlandsbanen og Gjøvikbanen har det ikke vært grunnlag for å endre planene.

Ringeriksbanen

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og Skaret–Høgkastet–Hønefoss ble i 2021 under regjeringen Solberg overført til Nye Veier AS fra Bane NOR SF, jf. Meld. St. (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* og Innst. 653 S (2020–2021) samt Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021* og Innst. 600 S (2020–2021).

Nye Veier har arbeidet godt med å optimalisere nytten og redusere utbyggingskostnader både for vei- og banedelen etter at selskapet overtok prosjektet. Som følge av stramme økonomiske rammer, at fordelene ved fellesprosjektet er mindre enn først antatt, og at det er viktig å samle jernbanekompetansen, mener likevel regjeringen at det er riktig å tilbakeføre Ringeriksbanen til Bane NOR og stanse videre planlegging av fellesprosjektet.

Mindre investeringer

Det anslås å bruke 1,9 mrd. kr til mindre, men strategisk viktige investeringer.

Mer gods på bane

Mer gods på bane omfatter mindre tiltak på godsterminaler, forlengelse av kryssingsspor og andre sporarbeider som bidrar til bedre vilkår for godstransport på jernbanen. For å flytte mer godstransport over på jernbane er det i tillegg etablert en tilskuddsordning, jf. omtale under kap. 1352, post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til bane.

Stasjoner og knutepunkter

Investeringstiltakene bidrar til en enklere reisehverdag gjennom å utvikle velfungerende og effektive stasjoner og knutepunkt. Tiltakene skal bedre kapasiteten, tilgjengeligheten, informasjonen og sikkerheten på togstasjoner. Stasjoner med flest av- og påstigninger er prioritert.

Sikkerhet og miljø

Investeringstiltakene bidrar til å øke trafikksikkerheten og redusere negativ påvirkning på ytre miljø i og rundt eksisterende jernbaneinfrastruktur. Tiltakene prioriteres løpende etter vurdering av risiko og effekt. Aktuelle sikkerhetstiltak er å fjerne usikrede planoverganger, fjerne sikthindre, og rassikring. Tiltak for ytre miljø kan være investeringer som gir bedre tilpassing av terrenget langs banen for mer naturbasert vegetasjonskontroll og vannkvalitet. Andre investeringer kan redusere hindringer for ville dyr og redusere støy fra eksisterende jernbane.

Sikker kjørevegs-IKT

Investeringstiltakene bidrar til styrket driftsstabilitet. Tiltakene gir økt digital sikkerhet for kritiske systemer for bl.a. togfremføring, nødvendig kommunikasjon mellom tog og togsentraler og kundeinformasjon til de reisende. Ett tiltak vil være å utbedre dekningen for å få enda bedre togradiotjenester mellom tog og togsentraler. Andre tiltak er å bygge nødvendig transmisjonsnett med tilstrekkelig kapasitet, innføre tilstandsovervåking av kritiske komponenter i sporet og håndtering av potensielle uønskede hendelser.

Signalsystemer – videreutvikle ERTMS

Investeringstiltakene bidrar til at det kan tas ut mer effekt av den nye teknologien og øke utnyttelsen av eksisterende infrastruktur. ERTMS legger til rette for enklere løsninger for samtidig innkjøring, noe som øker fleksibiliteten på enkeltsporede strekninger. Videre kan ERTMS gi økt kapasitet fordi togene kan kjøre med kortere avstand til hverandre og gir økt sikkerhet ved at det er enklere å sikre planoverganger.

Post 74 Tilskudd til togmateriell mv.

Det foreslås bevilget 201,2 mill. kr.

Bevilgningen omfatter 132,1 mill. kr til ERTMS-ombordutstyr på tog eid av Norske tog AS. I tillegg settes det av 69,1 mill. kr til kjøp av brukte vogner.

ERTMS-ombordutstyr

Nytt signalsystem innebærer at fysiske installasjoner langs togskinnene flyttes om bord i togene. Eksisterende togsett oppgraderes med ERTMS-ombordutstyr, slik at de kan kjøre på jernbanestrekningene der det nye signalsystemet rulles ut. Nye tog har ERTMS-ombordutstyr som standard.

Opplæringsutgifter på 30 mill. kr inngår i bevilgningen til kjøp av persontransport med tog, jf. kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog.

Videre dekkes inntil halvparten av utgiftene til å installere ombordutstyr av en egen tilskuddsordning som regnskapsføres på post 74. Bevilgningen til ordningen inngår i den samlede bevilgningen til ERTMS-prosjektet under kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, og utbetales til togeierne i løpet av året, jf. stikkordet «*kan nyttes under post 74*» på post 73.

Kjøp av brukte vogner

Det er i 2022 satt av 76 mill. kr i til å kjøpe 30 brukte vogner fra Tyskland samt å forberede ombygging av disse for å sikre at fjerntogtilbudet opprettholdes i overgangen fra gamle til nye langdistansetog. Norske tog vil inngå en rammeavtale om kjøp av vogner. Vogner vil ikke bli kjøpt før det er nødvendig og med mindre det ikke iverksettes andre avbøtende tiltak. I 2023 settes det av om lag 69,1 mill. kr til formålet. Dersom hele tiltaket gjennomføres som opprinnelig forutsatt, blir totalkostnaden 230 mill. kr over tre år. Kjøp og ombygging finansieres som tilskudd til Norske tog AS.

Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til bane

Det foreslås bevilget 94,9 mill. kr.

Tilskuddsordningen ble opprettet for å legge til rette for godsoverføring fra vei til jernbane, jf. omtale i Prop. 114 S (2018–2019) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2019*, jf. Innst. 391 S (2018–2019).

Ordningen er innrettet mot transportformene kombitransport og vognlast, der konkurransen mot veitransport er sterkest. Tilskuddsordning for godstransport på jernbane er en ordning der godstogoperatør er kan få en kompensasjon for deler av kostnadene ved å frakte gods på bane. Tilskudd utbetales basert på netto tonnkilometer gods kjørt på bane. For å redusere de negative eksterne effektene av veitransport, som lokal og global luftforurensing, klimagasser, støy, overbelastning og ulykker, er det et mål å få til et skifte fra vei til jernbane- og sjøtransport. Dette vil komme samfunnet til gode, siden jernbanetransport i mange tilfeller er langt mer miljøvennlig enn veitransport. Ordningen bidrar til å lette den økonomiske situasjonen til godstogselskapene, noe som gir dem mulighet til å investere i nytt materiell og utvide sin virksomhet som vil bidra til et mer attraktivt godstogtilbud for kundene. Måloppnåelse vurderes ut fra omfang transportert gods innen kombinerte transporter og vognlasttransporter, inkl. transport av bil på norsk jernbane, og overført gods fra vei til jernbane innenfor de nevnte godssegmentene.

Jernbanedirektoratet gjennomførte i 2021 en evaluering av ordningen. Siden ordningen kun hadde eksistert fra 2018, kunne ikke evalueringen gjennom kvantitative vurderinger slå fast at ordningen hadde bidratt til økt godsoverføring fra vei til bane. Kvalitative vurderinger i evalueringen, bl.a. intervjuer med godsselskapene, viste at ordningen har vært viktig for å gi selskapene forutsigbarhet, noe som har bidratt til at en rekke nye godstogtilbud ble etablert. Dette omfatter bl.a. ny daglig rute mellom Trondheim og Bodø, ny ukentlig rute mellom Oslo og Gøteborg, ny ukentlig trekant-rute Narvik–Malmø (Padborg)–Oslo–Narvik og ny rute mellom Åndalsnes og Oslo fem dager i uken.

Post 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren

Det foreslås bevilget 25 mill. kr.

Jernbanestrekninger driftet av etablerte museer kalles museumsbaner. Museumsbaner tar vare på og formidler materiell og immateriell kulturarv knyttet til alle sider av jernbanedriften i Norge. I tillegg er det en rekke organisasjoner, miljøer og enkeltpersoner som gjør en innsats for å ivareta og løfte frem jernbanevirksomhetens historie i Norge.

Tilskuddet skal sikre ivaretakelse og formidling av jernbanehistorien. Primært gjennom støtte til drift av museumsbaner og sekundært gjennom støtte til jernbanehistoriske prosjekter. Tilskuddsordningen forvaltes av Norsk jernbanemuseum. Museumsbanene måles på kjørte personkilometer samt utløste timer frivillighet og/eller egeninntjening. Ved prosjektsøknader fra frivilligheten er kriteriene høy kulturhistorisk verdi, innsats og kvalitet på gjennomførte prosjekter.

Tilskuddsordningen er i dag todelt. Det utbetales driftstilskudd til museumsbaner basert på en kalkyle utviklet i samarbeid med sektoren og prosjekttilskudd basert på faglige vurderinger gjort av et fagråd bestående av representanter for jernbanesektoren, museumssektoren og frivilligheten. Tilskuddsordningen er forholdsvis ny, og den er planlagt evaluert i 2023.

Fra og med 2022 avkreves frivillige aktører som arbeider med historisk togmateriell, leie for togparkering av Bane NOR SF/Bane NOR Eiendom AS. Bevilgningsforslaget for 2023 dekker også tilskudd til de frivillige aktørene i henhold til økte kostnader.

Norsk jernbanemuseum har tett kontakt med og følger opp de miljøene som mottar tilskudd. I rapporter for tildelinger over en grenseverdi skal regnskap godkjennes revisor.

Kap. 4352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
01	Diverse inntekter	12 554	4 400	4 500
	Sum kap. 4352	12 554	4 400	4 500

Post 01 Diverse inntekter

Det budsjetteres med 4,5 mill. kr i inntekter. 1,5 mill. kr gjelder Norsk jernbanemuseum (billetter, suvenirer, cruisekjøring mv.), og 3,0 mill. kr gjelder kurs- og semesteravgifter ved Norsk fagskole for lokomotivførere.

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

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
01	Driftsutgifter	98 780	97 884	101 000
	Sum kap. 1354	98 780	97 884	101 000

Statens jernbanetilsyns oppgaver er knyttet til sikkerhet, samtrafikkevne og markedsovervåking.

Tilsynet er Samferdselsdepartementets fagorgan og sakkyndig for kontroll og tilsyn med virksomheter underlagt jernbanelovgivningen samt lovene om taubaner og fornøyelsesinnretninger. Etaten fører tilsyn med om lag 40 jernbanevirksomheter, 20 operatører av serviceanlegg for jernbane, rundt 350 taubanevirksomheter og 260 virksomheter med fornøyelsesinnretninger.

Statens jernbanetilsyn skal påse at det er et effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse og like vilkår.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 101 mill. kr. I bevilgningen inngår økte midler for å sette tilsynet i stand til å ivareta nye oppgaver knyttet til markedsovervåkning, utrulling av ERTMS og utvikling av nye digitale løsninger.

I 2023 vil Statens jernbanetilsyn bl.a. prioritere:

- risikobaserte tilsyn med særlig vekt på sikring, beredskap og digital sikkerhet
- tillatelsesprosesser tilpasset større utbyggings- og ombyggingsprosjekter som ERTMS
- arbeidet med å få virksomheter med taubaner og fornøyelsesinnretninger til å rapportere inn flere uønskede hendelser
- fortsatt være en proaktiv markedsovervåker på jernbane.

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med og veileder jernbanevirksomhetene om sikringsforskriften og forskrift om nasjonal beredskap. Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren, og de prioriterte områdene klimatilpasning, informasjons- og IKT-sikkerhet og kritiske objekter, systemer og funksjoner er integrert i tilsynsvirksomheten og del av tilsynets egen strategi. Svakheter i sikkerhetsstyringssystemene innen leverandørstyring, f.eks. digital sikkerhet, og beredskap som er avdekt hos virksomhetene skal følges opp.

Videre gir Statens jernbanetilsyn driftstillatelser for og fører tilsyn med virksomheter med taubaner og fornøyelsesinnretninger. For å få et bedre bilde av sikkerheten i bransjene fortsetter tilsynet arbeidet med å oppnå en høyere innrapporteringsgrad på uønskede hendelser. Informasjon og veiledning til virksomhetene om sikkerhetsstyring, inkl. rapportering av uønskede hendelser, prioriteres.

Statens jernbanetilsyn vil i 2023 fortsette å veilede aktørene i bransjen om vilkårene for tilgang til markedene. I dette arbeidet prioriterer tilsynet dialogen med Bane NOR. Målet er å sikre et effektivt marked for jernbanetransport med velfungerende konkurranse og likeverdige vilkår. Klager fra aktørene skal behandles fortløpende, og det er et mål å redusere saksbehandlingstiden. Tilsynet vil samarbeide med de andre markedsovervåkerne i EU/EØS om å utvikle felles beste praksis og å påvirke i regelverksutvikling. En prioritert del av dette er å påvirke i det pågående arbeidet som EU-kommisjonen har startet for å vurdere og ev. endre rammebetingelsene for grenseoverskridende transport, spesielt for gods.

Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	14 691	16 100	14 400
	Sum kap. 4354	14 691	16 100	14 400

Post 01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger

Det budsjetteres med 14,4 mill. kr i gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger. Det har vært en nedgang i antall aktører med driftstillatelse og søknader. Inntektsanslaget er derfor redusert sammenliknet med saldert budsjett 2022.

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

Kap. 5611 Aksjer i Vygruppen AS

Post 85 Utbytte

Den langsiktige utbytteforventningen for Vygruppen AS utgjør 50 pst. av konsernets årsresultat etter skatt. Vygruppen AS anslår et negativt årsresultat etter skatt i 2022. Det er derfor ikke grunnlag for å budsjettere med utbytte fra Vygruppen AS i 2023. Endelig utbyttevedtak fattes på selskapets generalforsamling i 2023.

Kap. 5672 Bane NOR SF – Utbytte

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
85	Utbytte			63 000
	Sum kap. 5672			63 000

Post 85 Utbytte

Det er besluttet å innføre en utbytteordning for Bane NOR SF fra og med regnskapsåret 2022, og det budsjetteres med et utbytte på 63 mill. kr i 2023.

Ved beregning av utbytte tas det utgangspunkt i en fast prosentsats av Bane NOR Eiendoms AS' årsresultat. Den langsiktige utbytteforventningen for Bane NOR SF utgjør 30 pst. av Bane NOR Eiendom AS' årsresultat etter skatt. Bane NOR Eiendom AS anslår et positivt resultat etter skatt i 2022 på 210 mill. kr, som vil gi et staten et utbytte på 63 mill. kr. Endelig utbyttevedtak fattes på foretaksmøte i 2023.

Programområde 22 Posttjenester

Programkategori 22.10 Posttjenester

Utgifter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023	Endring i pst.
1370	Posttjenester	760 310	945 600	1 260 600	33,3
	Sum kategori 22.10	760 310	945 600	1 260 600	33,3

Regjeringen vil sikre et godt og likeverdig posttilbud over hele landet.

Samferdselsdepartementets virkemidler på postområdet omfatter sektorregulering og kjøp av ulønnsomme posttjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet er et forvaltningsorgan under Kommunal- og distriktsdepartementet, men ivaretar tilsynsfunksjoner på postområdet som Samferdselsdepartementet har ansvaret for, jf. Prop. 1 S (2022–2023) for Kommunal- og distriktsdepartementet.

Det foreslås å bevilge 1 260,6 mill. kr til kjøp av posttjenester.

Resultatrapport 2021

Bruken av posttjenester har gjennomgått store endringer det siste tiåret. I stedet for å motta regninger, brev fra det offentlige mv. i postkassen og betale regningen via brevgiro, skjer dette nå hovedsakelig gjennom digitale løsninger. Dette har bidratt til at antall brevsendinger har falt med 63 pst. fra 2012 til 2021, og fallet i brevmengden har økt gjennom koronapandemien. Nedgangen fra 1999, da brevmengden var på sitt høyeste, til 2021 var på hele 77,3 pst.

Utviklingen er lik i flere land, men har kommet spesielt langt i Norden. Myndighetene i flere europeiske land har foreslått eller gjennomført endringer i leveringsplikten. Posten Norge AS har gjennomført betydelige omstillinger av postvirksomheten de siste 30 årene. En fortsatt reduksjon i brevmengden fremover vil med dagens krav til leveringspliktige posttjenester øke behovet for statlig kjøp av ulønnsomme posttjenester vesentlig.

Antallet pakkesendinger har økt som en følge av mer netthandel. Denne veksten er imidlertid ikke stor nok til å kompensere postbudnettet for reduksjonen i brevmengden. Postens tall for første kvartal 2022 viste en vekst i e-handelsvolumet på 9 pst. siste 12 måneder og 126 pst. siste fem år.

Posten Norge AS har plikt til å levere post til postkassene annenhver dag. I konsesjonen for Posten Norge AS er det krav om at minst 85 pst. av innenlandsk brevpost skal være fremme innen tre dager etter innlevering, og minst 97 pst. skal være fremme innen fem dager. I 2021 kom 93,2 pst. av prioritert brevpost frem etter tre dager, mens 99,0 pst. var fremme etter fem dager. Bevilgningen til kjøp av ulønnsomme post- og banktjenester fra Posten, dvs. tjenester selskapet ikke ville levert ut fra forretningsmessige hensyn, bidro i 2021 til å finansiere postomdeling til postkassene annenhver dag, sending av blindeskriftsendinger og grunnleggende banktjenester i landspostnettet.

Samferdselsdepartementet har avtale med Posten om kjøp av avisomdeling i de ukedagene Posten ikke har ordinær postdistribusjon og avtale med Aktiv Norgesdistribusjon om distribusjon av aviser på lørdager. Begge avtalene gjaldt frem til 30. juni 2022, med opsjon på å forlenge avtalen med ett år av gangen i inntil to år. Samferdselsdepartementet har utløst den første opsjonen og forlenget avtalene frem til 30. juni 2023.

Posten Norge AS var inntil 1. juli 2021 pålagt gjennom lov å tilby grunnleggende banktjenester i

landpostnettet. Etterspørselen etter tjenestene var kraftig redusert frem mot 2021, og kundene i landpostnettet fikk utført sine banktjenester på nett, med Vipps eller gjennom Bank-i-butikk. Fra 1. juli 2021 ble derfor *lov om tilbud av grunnleggende banktjenester gjennom Posten Norge AS' ekspedisjonsnett* opphevet.

Utfordringer, mål og prioriteringer i 2023

Det overordnede målet er at brukere over hele landet skal ha tilgang til gode og fremtidsrettede posttjenester, og et likeverdig tilbud av leveringspliktige posttjenester til overkommelig pris.

Det legges til rette for et likeverdig tilbud av leveringspliktige posttjenester over hele landet, bl.a. gjennom lover, forskrifter, konsesjoner, avtaler, pålegg om leveringspliktige posttjenester og statlig kjøp av ulønnsomme posttjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet ivaretar viktige tilsynsfunksjoner i postmarkedet.

Posttjenestene er en viktig del av infrastrukturen som bidrar til bosetting og næringsliv over hele landet. Samtidig kommuniserer folk og næringsliv stadig mer på digitale plattformer, med den følge at brevvolumene går nedover. Trenden er forsterket gjennom koronapandemien, og i 2023 forventes det at hver husstand i gjennomsnitt vil motta kun 1,7 brevsendinger i uken.

Statens utgifter til kjøp av ulønnsomme posttjenester ventes å øke betydelig i årene fremover. Dersom Posten skal opprettholde posttilbudet som i dag, har selskapet anslått at det årlige kompensasjonskravet overfor staten vil kunne øke med 200–300 mill. kr hvert år fremover. Selv om det er betydelig usikkerhet knyttet til disse fremskrivingene, forventes behovet for kjøp av ulønnsomme posttjenester å forbli på et høyt nivå fremover med dagens krav til leveringspliktige posttjenester.

Samferdselsdepartementet mottok i 2020 og 2021 utredninger om konsekvenser av ytterligere endringer i de leveringspliktige tjenestene. Regjeringen vil vurdere hvordan disse skal følges opp. Det må være et mål å opprettholde et godt tjenestenivå for alle brukere i hele landet samtidig med at den offentlige ressursbruken holdes nede.

Postens konsesjonsforpliktelser skal erstattes av en avtale om å utføre leveringspliktige posttjenester. Departementet mener at det ikke er hensiktsmessig å starte avtaleprosessen før det fremtidige servicenivået i form av leveringspliktige tjenester er avklart.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1370 Posttjenester

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2021	Saldert budsjett 2022	Forslag 2023
70	Kjøp av posttjenester, *kan overføres*	760 310	945 600	1 260 600
	Sum kap. 1370	760 310	945 600	1 260 600

Post 70 Kjøp av posttjenester

Det foreslås å bevilge 1 260,6 mill. kr, som er en økning på 315 mill. kr eller 33,3 pst. fra Saldert budsjett 2022.

Kjøp av posttjenester skal sikre et tilbud av leveringspliktige tjenester som ikke ville blitt tilbudt basert på forretningsmessige hensyn. Den økte bevilgningen vil dekke anslåtte utgifter ved å opprettholde levering av post til alle husstander annenhver ukedag.

Av den foreslåtte bevilgningen vil 1 070 mill. kr gå til Posten Norge AS for å dekke ulønnsomheten knyttet til leveringspliktige posttjenester der Posten er direkte utpekt, dvs. postdistribusjon helt frem til postkassene og gratis befordring av lette blindesendinger. Øvrige deler av leveringsplikten der Posten er direkteutpekt, er ikke å anse som ulønnsom, da Posten ville ha tilbudt tjenestene også uten et pålegg fra staten.

Videre vil til sammen 190,6 mill. kr brukes på avisdistribusjon i deler av landet der det ikke eksisterer kommersielle avisbudnett. Av dette vil 63 mill. kr gå til kontrakten med Aktiv Norgesdistribusjon for omdeling på lørdager, og 127,6 mill. kr til kontrakt med Posten Norge AS for omdeling på ukedager.

I 2020 ble Norsk Bibliotektransport tildelt kontrakt med Samferdselsdepartementet for frakt av punktskriftlitteratur (bokkasser) sendt som pakker fra Norsk lyd- og blindeskriftbibliotek. Kontrakten med Samferdselsdepartementet har en verdi på 85 000 kr i året og inngår i bevilgningen på post 70. Kontrakten utløper 30. juni 2023. Departementet tar sikte på å tildele ny kontrakt med virkning fra 1. juli 2023.

Tabell 5.25 gir oversikt over de direktepålagte leveringspliktige tjenestene fra Posten Norge AS og de tjenestene som anskaffes gjennom konkurranse.

Tabell 5.25 Statlig kjøp av leveringspliktige posttjenester

	Mill. kr
2,5 omdelingsdager til postkassene i stedet for hentepunkter	1 062,9
Gratis framsending av blindeskriftsendinger	7,0
Sum dekning av ulønnsomhet i Posten	1 069,9
Kjøp av avisdistribusjon på lørdager	63,0
Kjøp av avisdistribusjon på hverdager uten vanlig postomdeling	127,6
Distribusjon av punktskriftsbøker fra Norsk lyd- og blindeskriftsbibliotek	0,1
Sum kontrakter og dekning av ulønnsomhet	1 260,6

Del III
Omtale av særlege tema

6 Klima og miljø

Regjeringa sin klima- og miljøpolitikk byggjer på at alle samfunnssektorar har eit sjølvstendig ansvar for å leggje klima- og miljøomsyn til grunn for aktivitetane sine og for å medverke til at dei nasjonale klima- og miljømåla kan bli nådd. For ein samla omtale av klima- og miljørelevante saker, sjå Prop. 1 S (2022–2023) for Klima- og miljødepartementet.

Samferdselsdepartementet følgjer opp Noregs klima- og miljømål i dei årlege budsjetta og gjennom etats- og eigarstyringa. Verksemdene i transportsektoren har eit ansvar for å bidra til å nå Noregs klima- og miljømål. Dette inneber m.a. at transportverksemdene så langt som mogeleg skal unngå å påverke naturen ved utbygging, drift og vedlikehald av transportinfrastrukturen.

6.1 Klima

Noreg har forplikta seg til å redusere utsleppa av klimagassar med minst 50 pst. og opp mot 55 pst. i 2030 samanlikna med utsleppa i 1990. Noreg har òg eit mål om å bli eit lågutsleppssamfunn i 2050. Begge desse måla er lovfesta i klimaloven. Regjeringa har òg sett eit omstillingsmål for heile økonomien i 2030. Omstillingsmålet vil ikkje meldast inn som nytt mål under Parisavtalen eller lovfestast i klimalova.

EU, Island og Noreg blei i 2020 samde om å samarbeide om å oppfylle dei respektive klimamåla for 2030 under Parisavtalen. Gjennom avtale med EU har Noreg fått eit mål om 40 pst. utsleppsreduksjon for ikkje-kvotepliktige utslepp innan 2030 samanlikna med nivået i 2005.

For ei nærare omtale av Noregs klimaforpliktingar og klimamål, status for måloppnåinga og korleis regjeringa følgjer opp måla, sjå Prop. 1 S (2022–2023) for Klima- og miljødepartementet særskilt vedlegg *Regjeringens klimastatus og -plan*.

Transportsektoren står for om lag ein tredel av Noregs utslepp av klimagassar og om lag to tredelar av de ikkje-kvotepliktige utsleppa. For å nå klimamåla må utsleppa frå transportsektoren reduserast, og regjeringa arbeider langs fleire spor for å få til dette. Fleire køyretøy og fartøy med låge eller ingen utslepp blir fasa inn og meir klimavennleg drivstoff i fossile køyretøy og fartøy blir tekne i bruk. Ei samordna areal- og transportplanlegging legg til rette for eit redusert transportbehov og for ein overgang til meir miljøvennleg person- og godstransport. Korleis regjeringa jobbar for å redusere transportutsleppa er omtalt i kapittel 6.1.2.

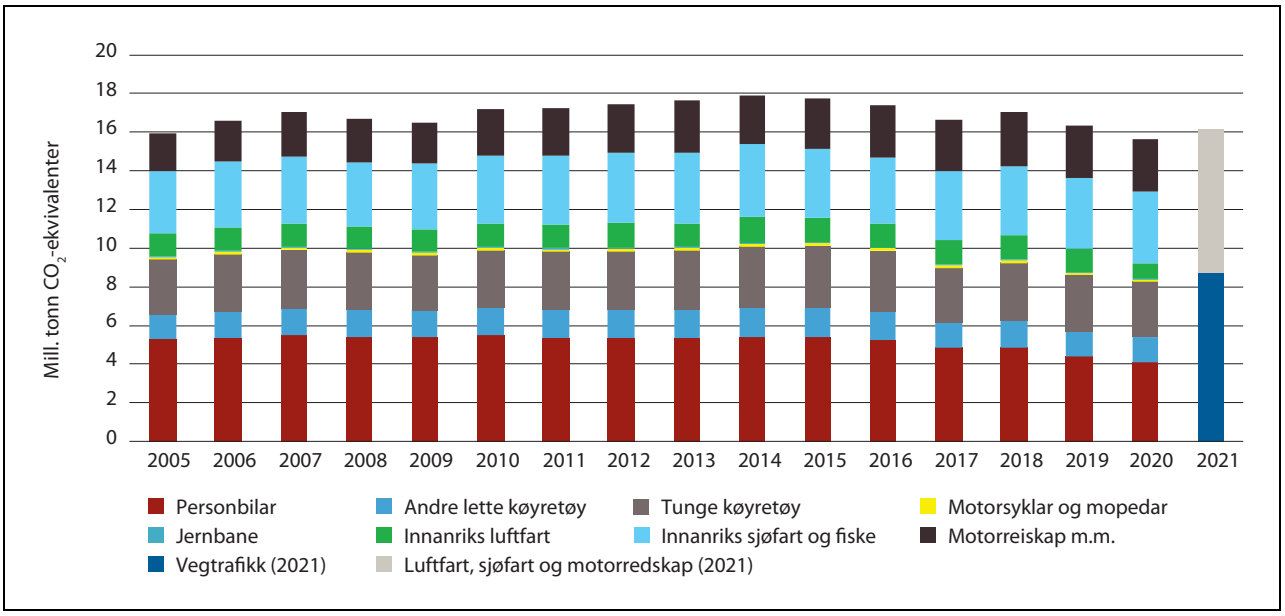
Gjennom Nasjonal transportplan 2018–2029 er det sett ei rekkje måltal for nye nullutsleppskøyretøy, og desse blei vidareførte i Nasjonal transportplan 2022–2033. Status for måltala er omtalt i kapittel 6.2.2.

Sommaren 2021 la EU fram regelverkspakka *Fit for 55* som inneheld fleire forslag som kan få følgjer for transportsektoren. Pakka følgjer opp EUs plan for berekraftig utvikling i alle sektorar, *Europas Grønne giv (Green Deal)*. M.a. vil sluttdato for produksjon av fossile personbilar og meir harmonisert infrastruktur for alternative drivstoff kunne hjelpe Noreg å nå måla sine for null- og lågutsleppskøyretøy. I tillegg til *Fit for 55* har EU-kommisjonen varsla at den i siste halvdel av 2022 skal leggje fram forslag til CO_2-standarder for tunge køyretøy og buss og nye avgasskrav frå køyretøy (EURO-krav). Regjeringa følgjer behandlinga i EU-systemet og vil medverke til at nye regelverk ikkje set grenser for Noregs moglegheit til å følgje opp og setje eigne ambisjonar i klimapolitikken.

6.1.1 Utviklinga av klimagassutsleppa i transportsektoren

Figur 6.1 viser utsleppsutviklinga i transportsektoren for perioden 2005–2021 fordelt på dei ulike transportsegmenta. Perioden svarar til samanlikningsåret for Noregs utsleppsforpliktingar overfor EU om reduksjon i ikkje-kvotepliktige utslepp på 40 pst. i 2030 samanlikna med 2005.

Dei førebelse tala for klimagassutslepp for transport for 2021 viser ein auke på 1,3 pst. frå 2005 og 3,3 pst. frå 2020 til 2021. Auken kjem av at dieselbruken har gått opp. Sal av autodiesel auka med 7 pst. frå 2020 til 2021. Dei underliggjande forklaringane til auken er at koronapandemien



Figur 6.1 Utslepp av klimagassar i transportsektoren 2005–2021 etter utsleppskjelde

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

ikkje lenger krev restriksjonar, og at det er høg aktivitet i norsk økonomi. Samla køyrelengde for personbilar gjekk opp med 3,6 pst. frå 2020 til 2021, men denne oppgangen stod i hovudsak elbilar for. Statistikken viser ein auke på 1,6 pst. i køyrelengda for dei tunge køyretøya, noko som kan ha auka utsleppa frå 2020 til 2021. Det kan òg ha vore ein auke i dieselbruk frå utanlandske køyretøy. Innfasinga av elektriske køyretøy hald fram med å auke, og elektriske køyretøy stod for 14 pst. av samla køyrelengde.

Totalt blei det seld 538 millionar liter biodrivstoff i 2021 til vegtrafikk. Salet gjekk opp med 7,6 pst. frå 2020, og det utgjorde om lag 13 pst. av alt flytande drivstoff som blei nytta til vegtransport. Delen avansert biodrivstoff auka med 23 pst. frå 2020 og utgjorde 75 pst. av det selde volumet. Det blei ikkje seld biodrivstoff frå palmeolje i 2021.

Ved behandlinga av Meld. St. 1 (2021–2022) *Nasjonalbudsjettet 2022*, jf. Innst. 2 S (2021–2022), trefte Stortinget oppmodingsvedtak nr. 35, punkt 19:

> *«Stortinget ber regjeringen fra og med statsbudsjettet 2023 rapportere systematisk på kunnskap som foreligger om alle vesentlige virkninger på klimagassutslipp av forslag som fremmes om investeringer innenfor vei og jernbane.»*

I omtalen av oppmodingsvedtaket i kapittel 2.2 i del I, blir det vist til omtalen i kapittel 6 Klima og miljø i del III for aktuelle vegprosjekt.

Tabell 6.1 viser anslått klimagassutslepp målt i tonn CO_2 -ekvivalentar frå bygging, drift, vedlikehald og trafikk frå vegprosjekt over 1 mrd. kr med mogeleg anleggsstart i 2023. Analyseperioden er 40 år. Direkte utslepp er utslepp som skjer frå køyretøya på vegane, eller frå maskinar og køyretøy som arbeider på anlegga. Utslepp frå produksjon og transport av innsatsvarer, køyretøy og drivstoff reknast som indirekte og er inkludert i totale utslepp. Ein del av dei indirekte utsleppa skjer i utlandet og er ikkje inkludert i Norges utsleppsrekneskap, men i utsleppsrekneskapen for dei aktuelle eksportlanda. Utslepp frå arealbruksendringar er direkte utslepp, men blir rapporterte separat og er ikkje inkludert i dei andre utsleppstala som er oppgitt som utslepp frå anleggsfasen.

Utslepp frå trafikk er berekna med SINTEFs energimodul som tek omsyn til fart, trafikkmengd, stigningsforhold og eigenskapar ved køyretøya. Berekningane for Statens vegvesens prosjekt er gjort med forutsetning om bompengefinansiering, medan berekningane av Nye Veier AS' prosjekt er gjort utan å leggje til grunn bompengar. Bompengar inneber ofte ein nedgang i utsleppa frå vegtrafikk på grunn av en viss avvisingseffekt.

Utslepp frå drift og vedlikehald er i hovudsak indirekte utslepp frå produksjon av asfalt og pro-

duksjon av straum til tunneldrift og belysning. Med unntak av diesel og LNG (flytande naturgass) til ev. ferjedrift er direkte utslepp frå drift og vedlikehald foreløpig ikkje inkludert i verksemdene sine modellverktøy. Metoden for å berekne utslepp frå arealbruksendringar er under utvikling, og dei oppgitte tala er svært usikre.

Tabell 6.1 Direkte og indirekte utslepp for vegprosjekt med mogeleg anleggsstart i 2023 i tonn CO_2-ekvivalenter

	Trafikk				Drift/ vedlikehald	Bygging		
	Opningsår		Analyseperioden		Analyse-perioden	Anleggsfasen		
Prosjekt	Direkte utslepp	Totale utslepp	Direkte utslepp	Totale utslepp	Totale utslepp	Direkte utslepp	Totale utslepp	Utslepp frå arealbruk
Statens vegvesen								
E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt	-1 884	-3 117	-77 756	-169 487	28 524	33 943	171 097	
Nye Veier AS								
E6 Ulsberg–Melhus (delprosjekt Berkåk–Vindåsliene)	800	1 600	17 800	54 800	9 700	10 600	53 000	51 100–102 700
E6 Moelv–Øyer (delprosjekt Storhove–Øyer)	600	1 000	16 400	35 800	10 100	13 000	40 000	16 300–33 500
E6 Sørelva–Borkamo	30	70	500	2 700	400	1 500	15 400	54 300–111 500

6.1.2 Verkemiddel for å redusere utsleppa frå transportsektoren

CO_2-avgifta er det viktigaste verkemiddelet for å redusere utsleppa av klimagassar frå transportsektoren. Avgifta bidreg til å auke prisen på fossilt drivstoff og gjer det isolert sett meir attraktivt å velje nullutsleppsteknologi eller å reise med kollektivtransport, sykle eller gå.

Regjeringa tek sikte på å auke avgiftene på ikkje-kvotepliktege utslepp til om lag 2 000 2020-kroner per tonn i 2030. I tråd med dette blei avgifta auka med 28 pst. i statsbudsjettet for 2022. Ei rekkje utsleppsreduksjonar vil måtte skje gjennom å fase inn ny teknologi. Slike endringar tek tid å setje i verk, og dei vil ofte innebere investeringar med ein lang tidshorisont. For avgjerder om slike investeringar, t.d. framskaffing av ein elbil eller batteridriven ferje, vil framtidig avgiftsnivå vere vel så viktig som dagens avgiftsnivå. Lønsemda av å utvikle ny nullutsleppsteknologi vil òg vere avhengig av framtidige avgiftsnivå. Ei varsla opptrapping av avgiftene skaper forventningar om ein høg karbonpris i framtida og auke lønsemda av slike investeringar og forsking og utvikling. I tillegg til prising av utslepp blir andre verkemiddel nytta for å korrigere marknadssvikt m.a. knytte til teknologiutvikling. Det kan vere direkte regulering, standard, avtalar, subsidiar til utsleppsreduserande tiltak og tilskot til forsking og teknologiutvikling.

Regjeringa har i samband med statsbudsjettet for 2023 foreslått å auke omsetningskravet til biodrivstoff i vegtrafikk og å innføre omsetningskrav til biodrivstoff for ikkje-veggåande transport. Omsetningskrav til biodrivstoff i vegtrafikk skal aukast til 17 pst. frå 1. januar 2023, med delkrav på 12,5 pst. for avansert biodrivstoff. Frå 1. januar 2023 skal det innførast omsetningskrav til avansert biodrivstoff for ikkje-veggåande maskiner med 7 pst., og dette skal trappast opp til 10 pst. i 2024.

Regjeringa innførte ein ny forskrift med krav til nullutslepp i offentlege kjøp av personbilar, lette varebilar av bybussar frå 1. januar 2022. Kravet for personbilar gjeld frå 2022 og krav for lette varebilar frå 2023, medan krav til nye bybussanbod gjeld frå 2025. Regjeringa vurderer no til-

svarande krav for tunge varebilar, med sikte på innføring frå 2023.

Regjeringa vurderer òg krav til ferjer og hurtigbåtar i tråd med Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021-2030* og Hurdalsplattforma. Direktoratet for forvaltning og økonomistyring, Miljødirektoratet, Sjøfartsdirektoratet og Statens vegvesen har levert forslag til korleis desse krava kan stillast, og dei involverte departementa vurderer vidare oppfølging.

Samferdselsdepartementet og transportetatane held fram med å nytte innkjøpsregelverket for å stimulere til auka tilbod av meir miljø- og klimavennleg teknologi for transportsektoren. Fleire viktige verkemiddel for å redusere utsleppa i transportsektoren i åra som kjem er t.d. omsetningskrav for biodrivstoff og støtte til å utvikle klimavennlege teknologiar. For ei nærare omtale av verkemidla som høyrer inn under andre departement sjå Klimalovrapporteringa i Prop. 1 S (2022–2023) for Klima- og miljødepartementet.

I tråd med Prop. 111 S (2021–2022) *Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.* har regjeringa lagt til rette for at biogasskøyretøy kan sidestillast med nullutsleppskøyretøy i bomringane. På oppdrag frå Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen oppretta ein eigen takstklasse i det tekniske bompengesystemet AutoPASS for alle gassdrivne køyretøy (GA) i takstgruppe 2 (tunge køyretøy). Med ein eigen takstklasse kan gasskøyretøy identifiserast og prisast som ei eiga køyretøygruppe. Dette gjeld for dei byområda som allereie har innført eit miljødifferensiert takstsystem og er eit insentiv for å velje klimavennleg tungtransport. Som ein del av takstendringane i Oslopakke 3 blei det 1. september 2022 innført fritak for gassdrivne køyretøy i og rundt Oslo. For andre bompengefinansierte bypakker som har eit miljødifferensiert takstsystem, må det liggje føre lokalpolitiske vedtak før eit fritak for denne køyretøygruppa kan gjelde.

Tilskotsordninga for pilotprosjekt for fossilfrie anleggsplassar i transportsektoren som blei innført i 2022, held fram i 2023. Pilotprosjekt kan bidra til raskare utvikling og utprøving av nullutsleppsløysingar.

Regjeringa foreslår å løyve om lag 6,5 mrd. kr for å følgje opp og føre vidare inngåtte byvekstavtalar og belønningsavtalar i dei ni største byområda. Av dette er det lagt til grunn 35 mill. kr til å inngå byvekstavtale for Tromsø viss dei pågåande forhandlingane fører fram. Regjeringa foreslår òg 30 mill. kr til å føre vidare ei tilskotsordning til fem mindre byområde som ikkje er omfatta av ordninga med byvekstavtalar. Forslaget styrkjer satsinga på kollektivtransport, sykling og gange i byområda og vil bidra til å nå målet om nullvekst i persontransport med bil.

Regjeringa foreslår 139,2 mill. kr til samferdselsforsking. Løyvinga går til forskingsprogram i regi av Norges Forskningsråd og Innovasjon Norge, inkl. Transport 2025 og Pilot-T.

Til tilskotsordninga for godsoverføring frå veg til jernbane blir det foreslått å løyve 94,9 mill. kr.

6.1.3 Utslepp av klimagassar frå arealbeslag

Transportinfrastruktur legg beslag på areal, noko som har konsekvensar både for klimagassutsleppa og naturmangfaldet. Utsleppa av klimagassar kjem av nedbryting av det organiske materialet i myr, skog og landbruksareal når vegetasjon og jordmassar blir grave opp og mistar sin naturlege funksjon. Arealbeslaget hindrar òg framtidig karbonopptak på arealet. Desse utsleppa inngår i skog- og arealbrukssektoren, som er ein eigen pilar i klimaavtalen med EU, og med ei eiga forplikting om at samla utslepp i sektoren ikkje skal overstige opptaket (den såkalla «netto nullforpliktinga»). Noreg ligg an til å få eit betydeleg netto utslepp i skog- og arealbrukssektoren, og nedbygging av myr, skog og andre karbonrike areal er hovudårsaka til dette. Arealbruk til transport står for noko av dette.

I tråd med Nasjonal transportplan 2022–2033 legg regjeringa opp til å vidareutvikle ein metode for å inkludere direkte byggjeutslepp og utslepp frå arealbeslag i dei samfunnsøkonomiske analysane i konsekvensutgreiingar, konseptvalutgreiingar og andre vedtaksgrunnlag for samferdselsprosjekt, og i den samanhengen sjå på korleis dette kan implementerast i samanheng med dei ulike porteføljane og styringa av desse.

Transportverksemdene og miljøstyresmaktene arbeider òg med å standardisere berekningsmetodar for klimagassutslepp frå arealendring i samband med infrastrukturprosjekt.

6.2 Klimateknologi og alternative drivstoff

Bruk av null- og lågutsleppsteknologi er, ifølge Klimakur 2030, det viktigaste tiltaket for å redusere klimagassutsleppa frå transportsektoren. Det har vore ei massiv utvikling i bruk av nullutsleppsteknologi i transportsektoren, og det er venta at utviklinga vil halde fram.

Regjeringa har innført krav til nullutslepp i offentlege kjøp av personbilar, lette varebilar og bybussar. Dette er ei oppfølging av Klimaplan 2021–2030. Krav til nullutslepp i offentlege kjøp av personbilar gjeld frå 2022, krav til lette varebilar gjeld frå 2023 og krav til nullutslepp i bybussar frå 2025. Krava går fram i ei ny forskrift om energi- og miljøkrav ved kjøp av køyretøy til vegtransport. Regjeringa vurderer tilsvarande krav for tunge varebilar, og arbeider med å følgje opp Hurdalsplattforma ved å vurdere krav til lav- og nullutslepp for ferjer og hurtigbåtar.

6.2.1 Infrastruktur for alternative drivstoff

Talet på ladestasjonar for køyretøy held fram med å auke. I 2021 blei det bygd om lag 320 nye ladestasjonar og 845 hurtigladepunkt i Noreg. Det er ein auke på 25 pst. frå 2020. I 2019 blei det starta utbygging av lynladarar (hurtigladarar med ladeeffekt frå 150 kW og høgare), og ved slutten av 2021 var det i alt 2 260 lynladarar langs vegnettet. Ved utgangen av mai 2022 var det i alt 3 347 ladestasjonar i Noreg (kjelde: nobil.no). Å halde fram elektrifiseringa av bilparken legg til grunn at tilbodet av hurtiglading held fram med å vekse. Regjeringa ønsker å bidra til ei slik utvikling og vil leggje fram ein nasjonal ladestrategi i løpet av 2022.

Ved utgangen av 2021 var det tre opne hydrogenstasjonar. Stasjonane ligg i Trondheim, Bærum og Nes. Det er planlagt å opne tre nye stasjonar i 2022. For biogass var det 22 kommersielt opne stasjonar.

Berekraftig flydrivstoff kan nytte gjeldande forsyningsinfrastruktur for transport og lagring av drivstoff og blir tilbydd på Oslo lufthamn, Bergen lufthamn og Ålesund lufthamn. Stadig fleire av bakkekøyretøya på lufthamnene blir elektrifiserte. Dette aukar kravet til ladekapasitet på lufthamnene, noko som mest sannsynleg vil krevje etablering av ny infrastruktur knytte til lading og for framføring av tilstrekkeleg kraft/effekt.

6.2.2 Nullutsleppskøyretøy

Regjeringa følgjer opp måltala for sal av null- og lågutsleppskøyretøy frå Nasjonal transportplan for høvesvis 2018–2029 og 2022–2033:

- nye personbilar og lette varebilar skal vere nullutsleppskøyretøy i 2025
- nye bybussar skal vere nullutsleppskøyretøy eller bruke biogass i 2025
- innan 2030 skal nye tyngre varebilar, 75 pst. av nye langdistansebussar og 50 pst. av nye lastebilar vere nullutsleppskøyretøy
- innan 2030 skal varedistribusjonen i dei største bysentera tilnærma vere nullutslepp.

Forbetringar av teknologisk modning i køyretøysegmenta, slik at nullutsleppskøyretøy blir konkurransedyktige med konvensjonelle løysingar, ligg til grunn for måltala.

Noreg er framleis eit føregangsland for elbilpolitikken og har den høgste elbildelen i verda. Batteriprisane fell, og batteria blir stadig forbetra med omsyn til køyrelengde og ladehastigheit. Fleire og fleire land opplever større etterspørsel etter elektriske bilar, og ein kan forvente at utviklinga av ny teknologi og modellar stadig vil auke. Dette kjem òg andre køyretøytypar som bussar og lastebilar til gode.

Elbilar er konkurransedyktige med fossile køyretøy i dei fleste personbilsegmenta, og utbreiinga aukar raskt. Departementet foreslår derfor å opne opp for at det kan fastsetjast ein takst på inntil 70 pst. av ordinær takst for lette nullutsleppskøyretøy (takstgruppe 1) i eksisterande og framtidige bompengeprosjekt. Regjeringa legg òg til grunn at gjeldande bestemming om at kommunane sjølv kan fastsetje pris på parkering for elbilar på offentlege parkeringsplassar blir vidareført, jf. omtale i del II, programkategori 21.30 Veiformål.

Nye personbilar og lette varebilar skal vere nullutsleppskøyretøy i 2025

I 2021 var 63 pst. av alle nyregistrerte personbilar elektriske, medan tilsvarande tal i 2020 var 53 pst. Ved utgangen av 2021 utgjorde nullutsleppsbilar 15,9 pst. av personbilane i Noreg. 14 pst av alle nyregistrerte lette varebilar var nullutslippskøyretøy i 2021.

Alle dei store bilprodusentane har no elbilar for sal eller har lansert bilmodellar som kjem i 2023, og mange ulike typar elbilar i fleire prisklassar er no tilgjengeleg.

Dei siste åra har delen av nullutsleppskøyretøy auka med om lag 10 prosentpoeng kvart år. Auken kjem av at det har blitt introdusert stadig fleire bilmodellar, med fallande bilpriser, betre rekkjevidde/ladehastigheit og moglegheiter for tilhengar og firehjulstrekk.

Nye bybussar skal vere nullutsleppskøyretøy eller bruke biogass i 2025

Batteriteknologien og ladeinfrastrukturen blir stadig betre, noko som gjer at fleire transportselskap tek i bruk elbussar, særleg i mange av dei største byane. I 2021 var det 482 elektriske bybussar i

Noreg, som er 6,9 pst. av alle bybussane. Dette er ein auke på 20 pst. frå 2020. Biogass som drivstoff i bybussar har vore i bruk i fleire år. I 2021 gjekk 642 bybussar på biogass eller naturgass. Det er ein liten nedgang frå året før. Som i 2020 var det i 2021 fem hydrogendrivne bybussar i Noreg.

Bybussar er køyretøy med relativt lav vekt (under 20 tonn) og korte pendlar samanlikna med andre tungbilar. Utviklinga i bruk av elbussar kan fungere som ein indikator for korleis utviklinga er venta å bli i dei andre tungbil-segmenta.

Innan 2030 skal nye tyngre varebilar, 75 pst. av nye langdistansebussar og 50 pst. av nye lastebilar vere nullutsleppskøyretøy

I 2021 var det 4 595 tunge nullutsleppsvarebilar, 54 nullutslepps langdistansebussar og 93 nullutsleppslastebilar i Noreg.

For dei tunge varebilane har det vore ei stor utvikling i 2021. Det blei selt 3 879 tunge nullutsleppsvarebilar i 2021 som tilsvara 18,8 pst. av nybilsalet av tunge varebilar.

Langdistansebussar krev meir energi og går i mindre grad i ei fast rute der det finst fast ladeinfrastruktur enn bybussar. Det er derfor færre nullutsleppsmodellar for langdistansebussar. Batterikapasitet, statisk ladefart, dynamisk lading eller hydrogen må utviklast vidare.

Registreringstala for tungbilar på batteri er framleis låge, men interessa er stor. Dei fleste nullutsleppslastebilane er laga i liten skala med kort rekkjevidde og ofte konstruert ved å byggje om noverande diesellastebilar. Dei fleste store lastebilprodusentane har nullutsleppsmodellar tilgjengeleg, men dei er dyrare i innkjøp og krev eit godt utbygd lade- og fyllenettverk. På nokre kortare ruter kan dei takast i bruk med ein gang, utan tilpassingar og med lønsam drift for lastebileigar. Det er venta at utviklinga vil halde fram.

Innan 2030 skal varedistribusjonen i dei største bysentera tilnærma vere nullutslepp

Statens vegvesen har utarbeidd ein indikator som er basert på manuelle teljingar i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Indikatoren tek med godskøyretøy for varetransport, frakt av utstyr og returlogistikk i sentrum av byane. Varebilar omfattar kassebilar og små lastebilar med tillate totalvekt opp til 3,5 tonn. Lastebilar omfattar tunge godskøyretøy med tillate totalvekt meir enn 3,5 tonn. Batterielektrisk, hydrogen og biogass er rekna som nullutslepp i desse teljingane. Tabell 6.2 viser tal for nullutslepp godsbilar i dei fire største byane.

Tabell 6.2 Del nullutslepp godsbilar i dei største bysentera i 2022, prosent

By	Varebilar	Lastebilar
Oslo	25	9
Bergen	17	3
Trondheim	19	7
Stavanger	10	3

6.2.3 Låg- og nullutsleppsfartøy

I ferjesegmentet er det ein trend at LNG-ferjer blir bygde om til batteridrift eller selde til utlandet. I alle nye kontraktar på riksvegferjesambanda blir det stilt krav om null- eller lågutsleppsteknologi der det ligg til rette for det. Statens vegvesen har gjennom sine kontraktar med ferjeoperatørar lagt til rette for bruk av alternative drivstoff i ferjedrifta. I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* og Prop. 1 S (2020–2021) blei det lagt til grunn at det i løpet av 2021 ville vere nærare 80 ferjer med batteri i drift på norske ferjesamband. Det var utrekna at CO_2-utsleppa skulle bli halvert samanlikna med nivået i 2015. På grunn av forseinkingar på verft som følgje av koronapandemien, er innfasinga av fartøy med nullutsleppsteknologi noko forseinka. Per 1. januar 2022 var det nærare 60 ferjer med nullutsleppsteknologi i drift på riks- og fylkesvegsambanda. Mot slutten av 2022 er det venta at halvparten av dei 43 hovudfartøya på riksvegferjedrifta vil bruke batteri eller hydrogen som energiberar (i ordinær drift). Per 1. januar 2022 var det om lag 40 fartøy i fylkesvegferjedrifta som hadde batteri som primær energiberar.

Sjå programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak i del II for omtale av statens kjøp av sjøtransporttenester på kystruta Bergen–Kirkenes for perioden 2021–2030.

6.2.4 Låg- og nullutsleppsfly

I dag er det ingen fly med låge eller nullutslepp som er godkjent og tilgjengelege for å trafikkere kommersielle flyruter. Regjeringa ønsker å leggje til rette for å fase inn og utvikle slike fly og tek sikte på å omtale dette i den komande stortingsmeldinga om ein nasjonal luftfartsstrategi. Sjå omtalen i programkategori 21.20 Luftfartsformål i del II. Avinor og Luftfartstilsynet følgjer òg

utviklinga tett og samarbeider med fleire aktørar om å leggje til rette på lufthamnene for framtidige fly med låge eller nullutslepp, og det som blir framtidas energiberarar innan luftfart.

Det finst ingen andre kjende alternativ til fossilt drivstoff enn berekraftig flydrivstoff for langdistanse luftfart. Berekraftig flydrivstoff har òg den fordelen at det kan brukast i noverande flyflåte og infrastruktur. Basert på informasjon Avinor har innhenta frå flyprodusentane er det realistisk å tru at dei første elektrifiserte flya kan vere i test- og utviklingsbasert trafikk på kortbanenettet i Noreg omkring 2025, at dei første flyrutene kan vere elektrifiserte frå 2026–2027, og i større omfang i ordinær rutetrafikk frå omkring 2030.

6.3 Naturmangfald

Utbygging, drift og vedlikehald av transportinfrastruktur medfører ofte naturinngrep, og at naturkvalitetar blir forringa.

Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å gå gjennom vegnormalane. Statens vegvesen har m.a. tilrådd at det blir gjort endringar i vegnormalane med ein noko høgare terskel for firefeltveg, meir fleksibilitet i valet mellom firefeltveg og to-/trefeltsveg, og moglegheit for fartsgrense 90 km/t, 100 km/t eller 110 km/t for motorveg. Dei har òg skissert at denne fleksibiliteten legg til rette for meir gjenbruk av veg. Endringane vil kunne redusere bruken av areal ved nye vegprosjekt både gjennom smalare korridorar, mjukare linjeføring og meir gjenbruk av veg. Endringane vil òg gjere det enklare å unngå spesielt viktige areal eller naturtypar. Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen sende forslag til endringar på offentleg høyring.

For å følgje opp måla i Nasjonal transportplan 2022–2033 på naturområdet er det utvikla ein indikator for påverknaden for transportsektoren på naturmangfald:

> *Netto tal dekar inngrep i naturområde med nasjonal eller vesentleg regional verdi*

Indikatoren skal vise tap av natur på ein måte som er konsistent med mål og prioriteringar i politikken på naturforvaltningsområdet og skal vere enkel å bruke. Sidan indikatoren er ny, skal han testast ut i samarbeid med relevante styresmakter.

Arbeidet i transportverksemdene med å utvikle metodikk for før- og etterundersøkingar av effekten på økosystema ved samferdselsutbygging og drift av transportinfrastruktur held fram i 2023. Arbeidet med naturnøytral veg vil halde fram. Dei har utarbeidd indikatorsett for å vurdere påverkinga frå vegen på natur, slik at dette kan avgrensast. Det er planlagt å teste ut systemet gjennom pilotar i 2023.

Regionale planar for vassforvaltning er det viktigaste planverktøyet for betre vassmiljø i Noreg. Transportverksemdene tek del i arbeidet med å rullere regionale planar og tiltaksprogram etter vassforskrifta. Reviderte regionale planar er stadfesta av fylkestinga og blei godkjende av Klima- og miljødepartementet og Olje- og energidepartementet i 2022. Verksemdene har tre år på å setje i verk eller i det minste vurdere tiltak som ligg i tiltaksprogramma. Transportverksemdene skal arbeide vidare for å fase ut og erstatte miljøskadelege kjemikaliar med mindre miljøskadelege kjemikaliar og/eller metodar i tråd med substitusjonsplikta og føre-var-prinsippet.

Transportsektoren er ei kjelde til å spreie både mikroplast og anna plastforsøpling til miljøet på land, i vatn og i havet. Verksemdene skal innanfor ansvarsområda sine styrkje arbeidet med å rydde opp plastavfall og førebyggjande tiltak for å redusere tilførsle av plastavfall og mikroplast til miljøet. For å få et betre kunnskapsgrunnlag starta Statens vegvesen i 2022 opp et FoU-prosjekt der målet er å finne ut kva for reinseløysingar som fungerer best for å halde tilbake mikroplast. Det blir i tillegg undersøkt om mikroplast er et reelt problem i anlegg.

6.3.1 Naturressursar

I tråd med jordvernstrategien som blei presentert i Prop. 200 S (2020–2021) *Endringer i statsbudsjettet 2021 under Landbruks- og matdepartementet (Jordbruksoppgjøret 2021 m.m.),* rapporterer Samferdselsdepartementet frå 2022 på dei tre arealtypane som utgjer jordbruksareal, dvs. fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite. Statens vegvesen rapporterer i årsrapporten for dei prosjekta som blir ferdige og opna i rapporteringsåret. I 2021 opna ikkje Statens vegvesen nokre prosjekt som la beslag på jordbruksareal. Nye Veier har rapportert at 152 dekar dyrka mark ble bygd ned i 2021. Førebels manglar ein samla oversikt over kor mykje dyrka mark som blei omdisponert til jernbaneformål i 2021.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det lagt føringar for at det for kvart større prosjekt innan samferdsel skal gjerast ei særskilt vurdering før jordbruksareal blir omdisponert. Regjeringa vil

sjå nærare på om det noverande jordvernmålet på 3 000 dekar omdisponert per år kan skjerpast.

Utbygging av infrastruktur som veg og jernbane fører med seg omfattande massehandtering. Verksemdene skal søkje å optimalisere bruk av masser innan prosjektet og mellom prosjekt. Dette er nødvendig både ut frå omsyn til klima, samla bruk av ikkje fornybare naturressursar og opp mot naturmangfald, landskap og kulturarv.

7 Oppfølging av FNs berekraftsmål

Måla for transportsektoren skal byggje opp under ei berekraftig utvikling. For transportsektoren er måla gitt i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033:*

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

Oppfølginga av *Nasjonal transportplan 2022–2033* vil verke positivt på moglegheitene for Noreg til å nå fleire av FNs berekraftsmål innan 2030. Berekraftsmåla har ikkje eigne transportmål, men har samanheng med desse. Oppfølginga i transportsektoren vil særleg vere knytt til berekraftsmåla for trafikktryggleik, planlegging, ressurs- og arealbruk, tilgjengelegheit og universell utforming, god helse og livskvalitet og berekraftige byar og lokalsamfunn.

Berekraftsmål knytt til arbeidsliv og økonomisk vekst er òg relevant for transportsektoren og er område som regjeringa vil prioritere. Stortinget bad våren 2021 dåverande regjering om å utarbeide ei stortingsmelding om ein nasjonal luftfartsstrategi, der ambisjonane er å trekkje linjene for ein heilskapleg og berekraftig utvikling i norsk luftfart. Regjeringa vil leggje fram ei stortingsmelding i sesjonen 2022–2023. Mål og tiltak for luftfarten vil som for dei andre transportsektorane støtte opp under måla Nasjonal transportplan og fleire av FNs berekraftsmål.

Dei statlege transportverksemdene rapporterer på oppfølginga av transportmåla og dei mest aktuelle berekraftsmåla gjennom årsrapporten.

For transportverksemdene gjeld oppfølginga av berekraftsmåla tenestene dei skal levere til samfunnet som følgje av sektoransvaret og drifta av eigen verksemd. I styringsdialogen med etatane følgjer departementet opp korleis den einskilde verksemda følgjer opp måla internt.

Som eigar forventar departementet at selskapa arbeider for å ta hand om menneskerettar og arbeidstakarrettar, reduserer sitt klima- og miljøavtrykk og førebyggjer økonomisk kriminalitet som m.a. korrupsjon og kvitvasking av pengar. Statens forventningar til selskapa blir følgt opp i eigardialogen med selskapa. Selskapa har definert eit utval av FNs berekraftsmål som sentrale for si verksemd og inkluderer dette arbeidet i strategien til selskapa.

Omtalen under omfattar sektoransvaret for verksemdene, der berekraftsmåla er gruppert etter tema.

Tryggleik og helse

- *Mål 3: Sikre god helse og fremje livskvalitet for alle, uansett alder*

Samferdselsdepartementet har hovudansvar for delmål 3.6*: Innan 2030 halvere talet på dødsfall og skader i verda som følgje av trafikkulykker*.

Delmålet harmonerer med regjeringa sin ambisjon om at det innan 2030 maksimalt skal vere 350 drepne og hardt skadde i vegtrafikken, dvs. ei halvering samanlikna med 2020. I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025*, blir dei ulike aktørane sine tiltak for å nå måla i Nasjonal transportplan 2022–2033 konkretiserte. Noreg er blant dei landa i verda med høgast tryggleik i vegtrafikken, målt i tal drepne per million innbyggjarar. Samstundes er det på vegsektoren utfordringane med transporttryggleik i Noreg er størst.

Det er eit problem at det er ei betydeleg underrapportering av skadde i den offisielle statistikken over politirapporterte ulykker. I 2022 sette Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet i gang samarbeidsprosjektet *Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk*. Målet er å samle inn data frå utvalde sjukehus og kommunale legevakter for å få ei meir komplett oversikt over omfanget av trafikkulykkene. Saman med statistikk frå Nasjonalt traumeregister for dei sjukehusa som ikkje er med i fyrtårnprosjektet, vil ein få ein tilnærma komplett oversikt over hardt skadde og eit representativt bilde av lettare skadar. Dette er viktig for utviklinga av målretta tiltak

i det vidare arbeidet for nullvisjonen. Prosjektet skal i første omgang vare i tre til fem år.

Samfunnsansvar og sosiale spørsmål

- *Mål 8: Fremje varig, inkluderande og berekraftig økonomisk vekst, full sysselsetting og anstendig arbeid for alle*

Regjeringa er oppteken av å beskytte arbeidsrettar og å fremje eit trygt og sikkert arbeidsmiljø for alle arbeidstakarar.

Transportverksemdene er store statlege byggherrar og viktige premissgivarar for norsk anleggsbransje. Regjeringa arbeider med å lage ein ny Norgesmodell for offentlege anskaffingar med nasjonale seriøsitetskrav for alle offentlege anskaffingar. Samferdselsdepartementet arbeider med ein handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren som har som mål å sikre gode arbeidsforhold og lik konkurranse i bransjen, med særleg merksemd på vegtransport og luftfart. Oppfølging av regjeringas handlingsplan mot sosial dumping vil òg inngå i Statens vegvesen sin kontroll- og tilsynsaktivitet i 2023. I den kommande luftfartsstrategien søkjer regjeringa å identifisere om dagens reglar og handhevinga av desse er eigna til å oppnå måla om eit trygt og sikkert arbeidsliv, særleg for flygande personell. Luftfartstilsynet er arbeidstilsyn for besetningsmedlemmar med base i Noreg, og regjeringa vil sørgje for at Luftfartstilsynet følgjer opp dei måla og tiltaka som blir foreslått i strategien.

Transportverksemdene nyttar innkjøpsmakt for å fremje gode arbeidsvilkår i bransjen. Lov- og kontraktskrav skal sikre gode lønns- og arbeidsvilkår, like konkurransevilkår for entreprenørar/bedrifter, trafikktryggleik og ivaretaking av klima og miljø. Det handlar òg om systematisk HMS-arbeid for eigne tilsette og entreprenørar.

Statens vegvesen har gjennom systematisk arbeid dokumentert korleis useriøsitet og kriminalitet m.a. rammer vegtransportmarknaden og drift-, vedlikehald- og anleggsmarknaden. Etaten har gjennomført aksjonar og utgreiingar som viser korleis aktørar systematisk utnyttar fragmentert styresmaktansvar og reduserer risikoen for å bli oppdaga ved å handle på tvers av geografiske og organisatoriske grenser. Statens vegvesen samarbeider derfor med andre tilsyns- og kontrollorgan, m.a. for å gjennomføre felles aksjonar. Vegvesenet ser klare resultat av det systematiske arbeidet med kontrollar av lønns- og arbeidsvilkår innanfor vegområdet dei siste åra.

I tråd med regjeringas reviderte strategi mot arbeidslivskriminalitet har Statens vegvesen i samråd med Bane NOR SF teke initiativ til å opprette eit landsdekkjande samarbeidsforum mot arbeidslivskriminalitet i anleggsbransjen. Alle fylkeskommunar, Nye Veier AS og Avinor AS er inviterte til å delta.

Infrastruktur, anlegg og økonomisk vekst

- *Mål 9: Byggje solid infrastruktur og fremje inkluderande og berekraftig industrialisering og innovasjon*
- *Mål 11: Gjere byar og lokalsamfunn inkluderande, trygge, robuste og berekraftige*
- *Mål 13: Stoppe klimaendringane (delmål 13.1 og 13.3)*

Oppfølginga av Nasjonal transportplan 2022–2033 vil bidra til å nå desse tre berekraftsmåla. Sjølv om dei økonomiske rammene i planen ikkje blir følgt opp i same takt som ambisjonane i meldinga om Nasjonal transportplan 2022–2033, held regjeringa fram med å vidareutvikle transportinfrastrukturen.

Det er eit mål for regjeringa å styrkje den universelle utforminga av samfunnet. Eit universelt utforma transportsystem er eit viktig verkemiddel for at flest mogeleg skal kunne ta del i arbeidsliv, skule og sosiale aktivitetar. Det har særleg mykje å seie for personar med funksjonsnedsettingar, samstundes som det medverkar til auka mobilitet for alle. Universell utforming inngår i målet i Nasjonal transportplan 2022–2033 om enklare reisekvardag og auka konkurranseevne for næringslivet, og regjeringa vil bidra til at heile reisekjeder blir universelt utforma.

Krava om universell utforming skal leggjast til grunn når ny transportinfrastruktur, som busshaldeplassar, jernbanestasjonar, kollektivknutepunkt og flyplassar, blir bygde. Vidare skal universell utforming inngå i alle planar for oppgradering og bygging av ny infrastruktur innanfor ansvarsområda til transportverksemdene. Krava er innarbeidd i plan- og bygningsloven og i sektorregelverket for veg, kollektivtransport, jernbane og luftfart. I postsektoren har Samferdselsdepartementet reguleringar som skal sikre deltaking i samfunnet for personar med nedsett funksjonsevne.

I byområda ligg nullvekstmålet, der all vekst i persontransport skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange, til grunn for byvekstavtalane. Regjeringa bidreg gjennom omfattande tilskotsordningar til byområda. Tilskota skal støtte

opp under tiltak som reduserer behovet for bilbasert transport og legg til rette for at fleire kan velje å gå, sykle og nytte kollektivtransport.

Ved bygging av infrastruktur blir store mengder stål, betong og asfalt nytta. I tillegg blir det nytta ei lang rekkje råvarer til dei tekniske komponentane som blir bygd i samband med infrastrukturen. Stein, jord mv. frå utbyggingar utgjer ein ressurs som både blir utvinna og nytta i infrastrukturprosjekt. Verksemdene arbeider for å redusere avfallsmengdene og auke graden av gjenvinning. Det blir òg stilt krav i kontraktar til sorteringsgrad for avfall på anleggsplassar. I drift er det førebels mindre systematikk i krav til kjeldesortering, men fleire driftsentreprenørar sorterer avfall både av miljømessige og økonomiske årsaker.

Miljø, natur og klima

- *Mål 6: Reint vatn og gode sanitærforhold*
- *Mål 14: Bevare og bruke hav og marine ressursar på ein måte som fremjar berekraftig utvikling*
- *Mål 13: Handle straks for å kjempa mot klimaendringane og konsekvensane av desse*
- *Mål 15: Livet på land*

Berekraftsmåla for miljø, natur og klima blir følgt opp gjennom målet i Nasjonal transportplan 2022–2033 om å bidra til å oppfylle Norges klima- og miljømål. Transportinfrastruktur legg beslag på areal, noko som har konsekvensar både for netto klimagassutslepp og naturmangfaldet.

Verksemdene i transportsektoren skal bidra til å nå Noregs miljømål. Dei skal m.a. så langt som mogeleg unngå å påverke naturen ved utbygging, drift og vedlikehald av transportinfrastrukturen.

Transportsektoren påverkar naturmangfaldet negativt. M.a. fører bruken av salt ved dårlege køyreforhold på veg til saltureining. Vidare kan veg- og jernbanefyllingar påverke livet i ferskvatn og langs kysten ved at dei endrar levevilkåra for fisk, dyr og levende organismar og potensielt deira moglegheit til reproduksjon.

Dei viktigaste verkemidla for å motverke klimagassutslepp frå transport er CO_2-avgifta og omsetnadskrav til biodrivstoff. Utslepp frå innanriks luftfart er i all hovudsak omfatta av EUs kvotesystem. For å få betre oversyn over utsleppskilder legg regjeringa opp til å vidareutvikle ein metode for å inkludere direkte byggjeutslepp og utslepp frå arealbeslag. Dette er i tråd med Nasjonal transportplan 2022–2033. Sjå nærare omtale av klimagassutslepp og naturmangfald i kapittel 6 Klima og miljø.

8 Samfunnstryggleik

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret for samfunnstryggleik innan sektorane veg, jernbane, luftfart og post. Grunnlaget for arbeidet med samfunnstryggleik er m.a. gitt i desse stortingsmeldingane:

- Meld. St. 33 (2012–2013) *Klimatilpasning i Norge*, jf. Innst. 497 (2012–2013)
- Meld. St. 10 (2016–2017) *Risiko i et trygt samfunn*, jf. Innst. 326 S (2016–2017)
- Meld. St. 38 (2016–2017) IKT-sikkerhet – *Et felles ansvar*, jf. Innst. 187 S (2017–2018)
- Meld. St. 5 (2020–2021) *Samfunnssikkerhet i en usikker verden*, jf. Innst. 275 S (2020–2021).

I tillegg kjem:

- Instruks for departementenes arbeid med samfunnsikkerhet frå 2017
- Nasjonal strategi for digital sikkerhet frå 2019
- Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren frå 2020
- Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, jf. Innst. 653 S (2020–2021).

Ei av oppgåvene til departementet er å sikre eit trygt og robust transportsystem og sørgje for at behova samfunnet har for transport under kriser, i størst mogeleg grad blir dekte. Etatar, tilsyn og selskap/føretak i samferdselssektoren har eit sjølvstendig ansvar for tryggleiken innan sitt ansvarsområde og for å bidra til samfunnstryggleiken generelt. Ein føresetnad for dette er ei systematisk og heilskapleg tilnærming og samarbeid på tvers i sektoren og med andre styresmakter, forvaltningsnivå og aktørar, både i det førebyggjande arbeidet og ved handtering av kriser.

Arbeidet tek utgangspunkt i dei overordna føringane og i dei tre overordna måla i Samferdselsdepartementets strategi for samfunnstryggleik i transportsektoren:

- oppretthalde eit høgt transporttryggleiksnivå
- oppretthalde framkome og funksjonalitet i transportsystema
- oppretthalde ein robust sivil transportberedskap

For å nå desse måla er det nødvendig med ein kontinuerleg innsats både frå styresmaktene og verksemdene i samferdselssektoren for å sikre infrastruktur, system og funksjonar, samt styre og regulere trafikk og annan aktivitet i transportsystema. I tillegg kjem beredskapsplanlegging og handtering av uønskte hendingar. Det er den samla evna samferdselssektoren har til å førebyggje og unngå store uønskte hendingar i transportsystema, og til å handtere og minske konsekvensane av slike hendingar viss dei likevel skulle oppstå, som er avgjerande for å nå måla.

Verksemdene i sektoren skal i arbeidet med samfunnstryggleik særleg prioritere sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjonar, digital tryggleik, støtte til Forsvaret og klimatilpassing. På bakgrunn av den overordna strategien frå departementet utarbeider verksemdene eigne strategiar for arbeidet med samfunnstryggleik. Departementet har i dei seinare åra òg bedt verksemdene om å setje av nødvendige ressursar til arbeidet med totalforsvaret. Verksemdene skal i 2023 vidareføre arbeidet med dei prioriterte områda innanfor samfunnstryggleik.

For å følgje opp dei overordna måla og prioriterte områda vil departementet og verksemdene i 2023 halde fram arbeidet med risiko- og sårbarheitsanalysar, krise- og beredskapsplanar, øvingar og evalueringar. Verksemdene skal bruke erfaringane frå dette arbeidet for å setje i verk førebyggjande tiltak og forbetre beredskapsplanverk. Verksemdene skal òg arrangere eigne krisehandteringsøvingar og vere med på større fellesøvingar som krev samhandling på tvers av sektorar og forvaltningsnivå eller med aktørar i andre land. I samferdselssektoren skjer det òg stadig uventa hendingar og ulike krisesituasjonar som må handterast og trekkjast lærdom av.

Omtale av arbeidet med samfunnstryggleik i verksemdene i sektoren står under dei ulike programkategoriane i del II.

8.1 Digital tryggleik

Samferdselsdepartementets ansvar og oppgåver innanfor digital tryggleik er knytt til rolla som pådrivar for at verksemdene i samferdselssektoren følgjer opp ansvaret dei har for digital tryggleik i eiga verksemd og innan sitt ansvarsområde.

Samfunnet blir stadig meir digitalisert. I transportsektoren blir òg nye digitale løysingar kontinuerleg tekne i bruk. Når vi blir meir avhengige av digitale løysingar, aukar sårbarheita. Verksemdene i sektoren skal derfor prioritere arbeidet med digital tryggleik.

I januar 2019 lanserte den førre regjeringa *Nasjonal strategi for digital sikkerhet*. Formålet med strategien er å oppnå eit felles grunnlag for å handtere digitale tryggingsutfordringar, og blir ført vidare i 2023. Strategien legg m.a. til grunn eit overordna mål om å styrkje den nasjonale evna til å avdekkje og handtere digitale angrep.

Eitt av tiltaka for å følgje opp dette målet er å etablere såkalla sektorvise responsmiljø for å handtere digitale angrep og uønskte hendingar. På oppdrag frå Samferdselsdepartementet gjennomførte derfor Luftfartstilsynet i 2021 ei utgreiing for å dokumentere behovet for og organiseringa av eit responsmiljø for å handtere digitale hendingar i luftfarten (LuftCERT). På bakgrunn av utgreiinga har Samferdselsdepartementet bedt Luftfartstilsynet etablere eit responsmiljø for å handtere digitale hendingar innan luftfarten.

Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen skal òg gjennomføre utgreiingar med mål om å etablere responsmiljø for å handtere digitale hendingar i jernbane- og kollektivtransporten og på vegområdet.

Fleire av transportverksemdene har samarbeidsavtalar med Nasjonalt cybersikkerhetssenter (NCSC), som er knutepunkt for nasjonalt og internasjonalt samarbeid innan digital hendingshandtering. Avtalane gjer det m.a. mogeleg med fast fysisk nærvær i senteret. Transportverksemdene har òg etablert eit samarbeidsforum for å utveksle informasjon og diskutere felles utfordringar. Dette samarbeidet held fram i 2023.

8.2 Implementering av ny tryggingslov

Samferdselsdepartementet har ansvar for å ha oversikt over og styrkje robustheita i kritisk infrastruktur og viktige samfunnsfunksjonar i transportsektoren. Implementeringa av den nye tryggingslova i transportsektoren vil òg i 2023 vere eit viktig verkemiddel i dette arbeidet.

Lov om nasjonal sikkerhet (tryggingslova) tok til å gjelde 1. januar 2019, og alle sektorar arbeider med å implementere lova. Formålet med lova er å tryggje dei nasjonale tryggleiksinteressene og å førebyggje, avdekkje og motverke tryggleikstrugande verksemd. Dei nasjonale tryggleiksinteressene blir varetekne ved at departementa identifiserer grunnleggjande nasjonale funksjonar (GNF) innanfor sine ansvarsområde. Verksemder av avgjerande betyding for GNF blir underlagde tryggingslova og nødvendige sikringstiltak for skjermingsverdige verdiar blir gjennomførte.

Samferdselsdepartementet har identifisert og meldt inn til Nasjonalt tryggingsorgan desse grunnleggjande nasjonale funksjonane i eigen sektor:

- «SD GNF 1: Transport» omfattar tenester, produksjon og andre formar for verksemd i transportsektoren som er heilt nødvendige for at transportar av betyding for nasjonale tryggingsinteresser kan gjennomførast. «Transportar» inneber i hovudsak flytting av personar og gods frå éin stad til ein annan, men òg andre typar rørsler i transportsystemet, medan «tenester, produksjon og andre formar for verksemd» i grove trekk omfattar all aktivitet som er nødvendig for at:
  1. infrastruktur som blir nytta til kritiske transportar er tilgjengeleg og framkomeleg
  2. trafikkstyring og -overvaking er funksjonelt
  3. transporttenester og transportressursar er tilgjengeleg ved behov.
- «SD GNF 2: Samferdselsdepartementets verksemd, handlefridom og beslutningsdyktigheit» omfattar rolla departementet har som fagleg sekretariat for politisk leiing, utøving av myndigheit og styring og oppfølging av underliggjande verksemder.

Departementet har vidare identifisert verksemder som er av vesentleg eller avgjerande betyding for GNF, og peika ut og klassifisert skjermingsverdige objekt og infrastruktur i transportsektoren. Desse er òg innmelde til Nasjonalt tryggingsorgan.

For å ivareta formålet med lova vil GNF-prosessen vere ein kontinuerleg prosess. Prosessen kan føre til endringar i identifiserte funksjonar og skjermingsverdige verdiar, kva for verksemder som er av vesentleg og avgjerande betyding, og i kva grad ei verksemd er avhengig av eksterne ressursar (andre verksemder). Kva som vil krevjast for å oppnå eit forsvarleg tryggleiksnivå, kan òg

bli endra. GNF Transports betyding for dei nasjonale tryggleiksinteressene er i stor grad grunngitt med at andre sektorar, t.d. forsvarssektoren, er avhengige av GNF Transport. Dette inneber at utpeiking av skjermingsverdige objekt og skjermingsverdig infrastruktur i transportsektoren ikkje vil vere fullt ut dekkjande før andre relevante departement har identifisert og meldt inn til Samferdselsdepartementet korleis eiga GNF(ar) er avhengige av GNF Transport. Dette vil òg vere ein kontinuerleg prosess i åra som kjem.

8.3 Totalforsvaret

Det moderniserte totalforsvarskonseptet omfattar samarbeid og gjensidig støtte mellom Forsvaret og det sivile samfunnet i samband med førebygging, beredskapsplanlegging, krisehandtering og konsekvenshandtering i heile krisespekteret, frå fred via tryggleikspolitisk krise, til væpna konflikt. Samferdselssektoren er ein viktig del av dette.

Den sivile støtta skal i størst mogeleg grad vere basert på kommersielle ordningar og samarbeid med sivil sektor gjennom leverings- og beredskapsavtalar. I tilfelle der marknadsmekanismane ikkje sjølv løyser transportbehovet, kan Samferdselsdepartementet påleggje transportaktørar å utføre visse transportoppdrag. Departementet vil derfor halde fram arbeidet med å revidere regelverk og planverk innanfor transportberedskapen. Forsvaret vil vere tett involvert i dette arbeidet.

Det er gjennom *Instruks for departementenes arbeid med samfunnssikkerhet* etablert eit system for å utarbeide status- og tilstandsvurderingar for utpeika samfunnskritiske funksjonar. I kraft av rolla som ansvarleg departement for samfunnsfunksjonen *Transport* presenterte departementet ein analyse av denne i Prop. 1 S (2019–2020) for Samferdselsdepartementet. Det ble definert tre såkalla kapabilitetar som understøttar den kritiske samfunnsfunksjonen transport; framkome, transporttryggleik og transportevne. Tilstanden i transportfunksjonen blei på eit overordna nivå vurdert som god, men for kapabiliteten *transportevne* blei det identifisert eit forbetringspotensial både når det gjaldt å styrkje vissa om at eksisterande beredskapsordningar vil fungere i ein reell krisesituasjon, og informasjon om status på regionalt nivå. For å følgje opp dette funnet gjennomførte Samferdselsdepartementet hausten 2021 ei øving for *Rådgivende forum for sivil transportberedskap*. Formålet med øvinga var å teste forumet som mekanisme for å kunne identifisere og gjere tilgjengeleg sivile transportressursar for Forsvaret. Scenarioet tok utgangspunkt i ein tryggingspolitisk krise og var henta frå Forsvarets øving «Polaris Gram».

Målet om å vidareutvikle sivilt-militært samarbeid på transportområdet er langsiktig, og det føreset ein kontinuerleg prosess. Samferdselsdepartementet vil derfor òg i 2023 halde fram arbeidet med å vidareutvikle sivilt-militært samarbeid på transportområdet innanfor rammene av totalforsvaret.

8.4 Klimatilpassing

Klimaendringane påverkar samfunnet i stadig større grad. I tillegg til å omstille til eit lågutsleppssamfunn der utsleppa er vesentleg lågare enn i dag, må ein handtere effektar av klimaendringane gjennom ulike former for klimatilpassing. Noreg har allereie i dag utfordringar med flaum og skred, m.a. på grunn av topografi, eit klima med store temperaturvariasjonar og vanskelege grunntilhøve som t.d. kvikkleire. Tilpassing til fysisk klimarisiko, eller klimatilpassing, vil derfor vere ei sentral oppgåve for heile transportsektoren i åra framover.

Regjeringa vil styrkje klimaberedskapen og set i gong eit arbeid med ny strategi for klimatilpassing, der Samferdselsdepartementet vil bidra i arbeidet. Arbeidet med den nye strategien for klimatilpassing vil skje i form av ei stortingsmelding.

Riksrevisjonen har undersøkt styresmaktene sitt arbeid med å tilpasse infrastruktur og utbygde område til eit klima i endring, jf. Dokument 3:6 (2021–2022). I rapporten konkluderer Riksrevisjonen m.a. med at Samferdselsdepartementet manglar oversikt over den eksisterande transportinfrastrukturens sårbarheit for framtidige klimaendringar. Departementet har i samarbeid med transportverksemdene starta arbeidet med å følgje opp rapporten.

Transportverksemdene skal samtidig arbeide vidare med tiltak for å gjere infrastrukturen meir robust mot klimaendringane og styrkje evna til å oppretthalde transport trass i påkjenningar frå uvêr. Verksemdene skal òg medverke til at det ikkje blir gjort uheldige arealdisponeringar eller aktivitetar som kan auke skaderisikoen i områda nær infrastrukturen. Arbeidet med klimatilpassing i verksemdene er omtalt under dei ulike programkategoriane i del II.

Klimaendringane får innverknad på all infrastruktur, og samordning på tvers av sektorar er

derfor sentralt. I nettverket Naturfareforum samarbeider m.a. Statens vegvesen, Bane NOR SF og Noregs vassdrags- og energidirektorat. Formålet med forumet er å styrkje samarbeidet om klimatilpassing og naturfare mellom nasjonale, regionale og lokale aktørar. Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Avinor AS bidreg òg til Klima 2050. Det er eit forum for forskingsdrive innovasjon som skal medverke til å utvikle nye løysingar for klimatilpassing av infrastruktur og bygningar.

8.5 Andre saker

Smitteverntiltaka som blei sette i verk i Noreg på grunn av utbrotet av koronaviruset, fekk òg store konsekvensar for transportsektoren i 2021. For tilbydarar av kollektivtransport og drosje medførte smitteverntiltaka tidvis kapasitetsutfordringar, og inntektene blei redusert. På desse områda og i luftfarten har den samfunnskritiske transporten vore oppretthalde i pandemien gjennom ei rekkje ulike administrative, regulatoriske og økonomiske tiltak, slik som statleg kjøp av transporttenester og gjennomføring av nødvendige unntak frå innreise- og karanteneavgjerder for kritisk personell i sektoren.

Erfaringar og evalueringar knytt til handteringa av utbrotet og følgjene av pandemien vil vere eit viktig grunnlag for det vidare arbeidet med samfunnstryggleik i Noreg. I tillegg til å følgje opp interne læringspunkt vil Samferdselsdepartementet i 2023 bidra i tverrdepartementale prosessar på dette området.

Russlands invasjon av Ukraina i februar 2022 representerer ei stor endring i europeisk tryggingspolitikk. Konsekvensane av den endra tryggingssituasjonen, m.a. spørsmål rundt forsyningstryggleik, og den venta utvidinga av NATO, vil derfor vere viktig for arbeidet i Samferdselsdepartementet og i transportverksemdene i 2023.

Departementet vil vidareføre deltakinga i samfunnstryggleiksaktivitetar med andre nasjonale styresmakter, EU og NATO i 2023.

Verksemdenes oppgåver og tiltak innan samfunnstryggleik inngår som integrerte delar av det daglege arbeidet med å sørgje for eit trygt og påliteleg transportsystem.

9 Samferdsel og kommunesektoren

9.1 Ansvar, oppgåver og finansiering

Kommunane og fylkeskommunane er sentrale i arbeidet med å nå dei nasjonale transportpolitiske måla.

Fylkeskommunane har ansvar for fylkesvegane, fylkesvegferjer og kollektivtransport med buss, båt, trikk, T-bane og bybane. Ansvaret omfattar utgreiing, planlegging, forvaltning, drift, vedlikehald og investeringar. Fylkeskommunane tildeler vidare løyve til kommersielle buss- og båtruter og har ansvaret for skuletransport og tilrettelagt transport for funksjonshemma (TT-transport).

Kommunane har ansvar for det kommunale vegnettet. Dei har òg ansvaret for areal- og parkeringspolitikken, som har mykje å seie for utforminga av kollektivtransporten.

Ansvaret for kollektivtransporten er delt mellom forvaltningsnivåa. Staten har eit overordna ansvar for den samla transportpolitikken, og utviklar og avgjer rammevilkåra for kollektivtransporten. Staten har òg ansvaret for jernbane. Fylkeskommunane og Oslo kommune har ansvaret for den lokale kollektivtransporten. Dei yter tilskot til lokale ruter med buss, båt, fylkesvegferjer, trikk, T-bane og bybane, og dei fastset omfanget av rutetilbodet og takstar m.m.

Kapasitets- og miljøomsyn gjer det nødvendig med ein særskilt transportpolitikk for byområda. I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* er det sett som eit overordna mål for bypolitikken at klimagassutslepp, kø, luftforureining og støy skal reduserast gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal skje med kollektivtransport og ved å sykle og gå. Stat, fylkeskommune og dei store bykommunane samarbeider for å nå målet.

Finansieringa av oppgåvene på samferdselsområdet i kommunesektoren kjem frå frie inntekter og øyremerka tilskot i tillegg til brukarbetaling (billettinntekter og bompengar). Frie inntekter (rammetilskot og skatteinntekter) kan kommunane og fylkeskommunane disponere fritt innanfor krav i lov- og regelverk om kva for tenester dei skal yte.

Rammetilskotet er summen av innbyggjartilskot, Nord-Noreg-tilskot og skjønstilskot. Ein mindre del av innbyggartilskotet blir ikkje fordelt etter dei ordinære kriteria (kostnadsnøklar og vekter) i inntektssystemet, men etter ei særskild fordeling i ein overgangsfase. Dette gjeld t.d. midlar til oppgåver som få kommunar har. Oversikt over midlar fordelte etter særskild fordeling går fram av i tabell C i Grønt hefte. Grønt hefte er eit berekningsteknisk vedlegg til statsbudsjettet (Prop. 1 S for Kommunal- og distriktsdepartementet) om fordeling av rammetilskotet til kommunar og fylkeskommunar. Midlar som blir særskild fordelte, er òg frie midlar som fylkeskommunane sjølve avgjer bruken av.

På samferdselsområdet er desse oppgåvene særskild fordelte (tabell C) i 2023:

- opprusting og fornying av fylkesvegnettet
- kompensasjon forskrift tunnelsikkerheit for fylkesveg
- ras- og skredsikring fylkesveg
- ferjeavløysingsmidlar
- tilskot til ikkje-statlege lufthamner
- lågutsleppsferjer og -hurtigbåtar
- gratis ferjer til samfunn utan vegforbindelse til fastlandet og trafikksvake samband.

Frå 1. januar 2020 blei sams vegadministrasjon avvikla, og administrasjonen av fylkesvegar overført frå Statens vegvesen til fylkeskommunane, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020). I samband med overføringa blei det i 2020 og 2021 fordelt midlar til fylkeskommunane med særskild fordeling ut frå ressursbruken til oppgåver knytt til forvaltning, drift og vedlikehald under sams vegadministrasjon i kvar einskild fylkeskommune. Frå 2022 er desse midlane fordelte i inntektssystemet til fylkeskommunane etter fylkesvegkriteriet, med ei overgangsordning på to år.

Staten kompenserer fylkeskommunane for meirutgifter i samband med oppfølginga av krav i tunnelsikkerheitsforskrifta for fylkesveg. For 2023 er det foreslått å vidareføre kompensasjonen til fylkeskommunane for tunnelsikkerheitsforskrifta for fylkesveg. Kompensasjonen blir fordelt særskild over inntektssystemet til fylkeskommunane

på grunnlag av ei berekning som Statens vegvesen har gjort av behovet for kompensasjon til kvart fylke. Med vidareføring av tilskotet som foreslått, vil fylkeskommunane bli ferdig kompenserte for meirutgiftene til tunnelutbetringane i løpet av planperioden 2022–2033, slik det er lagt opp til i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Over budsjettet til Samferdselsdepartementet blir det òg løyvd midlar til tilskotsordningar som er retta mot fylkeskommunane og kommunane, i tillegg til rentekompensasjon for transporttiltak i fylka. Regjeringa foreslår i alt 6 702 mill. kr til desse ordningane. Dette er midlar som skal gå til dei respektive formåla.

Øyremerka tilskot til kommunar og fylkeskommunar er omtala under kap. 1320, 1330 og 1332 i del II. Dei største tilskota er særskilt tilskot til store kollektivprosjekt og tilskot til byområde, som til saman utgjer 5 527 mill. kr i 2023, jf. kap. 1332, postane 63 og 66. Alle tilskotsordningane i 2022 blir vidareførte i 2023.

I 2022 har Statens vegvesen saman med fylkeskommunane starta opp eit arbeid med ei kartlegging av tilstanden på fylkesvegnettet.

Fylkeskommunal samferdsel blir òg finansiert av bompengar, som går til fylkesvegar, kollektivtiltak og drift av kollektivtransport i byområda. Anslaget for bompengar stilt til disposisjon på fylkesveg er 5,6 mrd. kr i 2023. I tillegg er det lagt opp til om lag 900 mill. kr til drift av kollektivtransport frå Oslopakke 3.

9.2 Nærmare om fylkesveg, -ferjer og kollektivtransport

KOSTRA er eit nasjonalt informasjonssystem som gir styringsinformasjon om kommunal og fylkeskommunal verksemd. KOSTRA-tal gir eit bilete av prioriteringane og utviklinga av veginfrastruktur og kollektivtransport i fylkeskommunane. Tala under er henta frå KOSTRA.

Fylkeskommunane har ansvar for eit vegnett på 44 730 km. Det er 610 tunnelar på dette vegnettet, og 266 av desse er over 500 meter lange. Tunnelane har ei samla lengd på 530 km og utgjer 1,2 pst. av heile fylkesvegnettet.

Dei fylkeskommunale investeringsutgiftene til fylkesvegar utgjorde om lag 10 mrd. kr i 2021, medan fylkeskommunale driftsutgifter til fylkesvegane utgjorde 9,8 mrd. kr. Dette utgjorde i alt 19,9 mrd. kr til investeringar og drift av fylkesvegnettet, som er høgare enn i 2020 (17,6 mrd. kr).

Fylkeskommunale utgifter til drift av kollektivtransport utgjorde 18,3 mrd. kr i 2021, som er ein auke med om lag 0,6 mrd. kr frå 2020. Dei samla billettinntektene i den fylkeskommunale kollektivtransporten var 5 mrd. kr i 2021, det same som i 2020, og om lag 4 mrd. kr lågare enn i 2019.

Stortinget løyvde til saman 3 886 mill. kr i 2021 for å dekkje tap i den fylkeskommunale kollektivtransporten knytt til koronapandemien. Heile summen blei utbetalt, men den var om lag 389 mill. kr meir enn det samla tapet. Det overskytande er motrekna ved utbetaling av midlar til same formål i 2022.

Fylkesvis fordeling av utgifter til fylkesveg og kollektivtransport i 2021 går fram av tabell 9.1.

Tabell 9.1 Fylkeskommunale utgifter til fylkesveg og kollektivtransport i 2021

Mill. kr

Fylkeskommune	Kollektivtransport driftsutgifter[1]	Fylkesveg driftsutgifter[2]	Fylkesveg investeringsutgifter[3]
Viken	3 302,3	1 697,6	1 143,8
Oslo[4]	3 206,4	0	0
Innlandet	820,2	935,3	489,3
Vestfold og Telemark	710,5	787,0	443,0
Agder	608,9	723,1	340,8
Rogaland	1 304,8	667,7	1 179,2
Vestland	2 945,9	1 334,7	2 028,1
Møre og Romsdal	1 362,7	769,4	2 009,2
Trøndelag	1 344,7	1 081,9	918,7
Nordland	1 414,0	798,0	671,5
Troms og Finnmark	1 293,0	970,7	871,1
Sum	18 313,4	9 765,4	10 094,7

1 Netto driftsutgifter for funksjonane 730 Buss, 731 Fylkesvegferjer, 732 Båtruter, 733 Transportordningar for funksjonshemma og 734 Trikk, bybane og T-bane.
2 Brutto driftsutgifter ekskl. avskrivingar for funksjonen 722 Fylkesvegar, miljø- og trafikktryggleikstiltak.
3 Brutto investeringsutgifter for funksjonen 722 Fylkesvegar, miljø- og trafikktryggleikstiltak.
4 Oslo er ein kommune med fylkeskommunale oppgåver, ikkje ein fylkeskommune. Derfor er det ingen fylkesvegar i Oslo.
Kjelde: KOSTRA

Fylkesveg

Tala frå KOSTRA viser at standarden på fylkesvegnettet blir betre. Frå 2015 til 2021 har delen fylkesveg med dårleg eller svært dårleg dekketilstand gått ned frå 44 pst. til 39 pst. Sjølv om den langsiktige trenden er positiv, er delen med dårleg dekketilstand framleis høg. Delen var i 2021 høgast i Vestland (50 pst.) og lågast i Trøndelag (32 pst.).

Dei fleste fylkeskommunane hadde alt før forvaltningsreforma i 2010 fast dekke på heile eller store delar av vegnettet. I 2021 hadde 92 pst. av fylkesvegane fast dekke, men framleis manglar 3 568 km av fylkesvegnettet fast dekke. Innlandet og Trøndelag har høgast tal km utan fast dekke, rundt 1 000 km i begge fylka. I Vestland, Møre og Romsdal og Rogaland fylkeskommunar har heile fylkesvegnettet fast dekke.

Delen av fylkesvegnettet med tillate 10 tonn aksellast har auka monaleg i perioden etter forvaltningsreforma og utgjorde 83,3 pst. i 2021, opp frå 62 pst. i 2010.

Fylkesvegferjer

Det var i alt 107 fylkesvegferjesamband i Noreg i 2021. Vestland fylkeskommune har flest slike samband, men målt i utført trafikkarbeid (frakta personbileiningar) er Møre og Romsdal det største ferjefylket i landet. Nordland, Trøndelag og Troms og Finnmark er òg store ferjefylke.

I kvart av åra 2020 og 2021 var dei samla fylkeskommunale utgiftene til fylkesvegferjedrift om lag 3 mrd. kr. Utgiftene har auka over tid, men auka relativt mykje frå 2019, då utgiftene var 2,5 mrd. kr. Auken i utgiftene kjem for ein stor del av koronapandemien og reduserte billettinntekter, både på grunn av redusert reiseaktivitet og reduserte ferjetakstar. Dei fleste fylkeskommunane er òg i gang med å skifte ut den gamle ferjeflåten med nye null- og lågutsleppsferjer.

Ved handsaminga av Prop. 115 S (2021–2022) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2022*, jf. Innst. 450 S (2021–2022) løyvde Stortinget midlar som la til rette for at fylkeskommunane skulle kunne innføre gratis ferjer i alle fyl-

keskommunale ferjesamband i heilårsdrift med under 100 000 passasjerar på årsbasis, i andre halvår 2022. Løyvinga ville også gjere det mogeleg å innføre gratis ferjer på trafikksvake strekningar innanfor fleirkantsamband som går til øyar og andre samfunn utan veg til fastlandet. Tiltaket blir ført vidare i budsjettet for 2023. Regjeringa foreslår no i tillegg å setje av midlar som vil gjere det mogeleg frå 16. august 2023 å innføre gratis ferjer til øyar og andre samfunn utan veg til fastlandet, dvs. i ferjesamband som ikkje er omfatta av tiltaket i 2022. Med dette tiltaket vil målsettinga i Hurdalsplattforma om å innføre gratis ferjer til øyar og andre samfunn utan veg til fastlandet og i alle ferjesamband med under 100 000 passasjerar årleg, vere oppfylt.

I statsbudsjettet for 2022 blei det sett av midlar til takstreduksjonar i riks- og fylkesvegferjedrift. Takstnivået for 2022 er redusert med 30 pst. samanlikna med takstane per 1. januar 2021. Takstane blir prisjusterte årleg ved årskiftet i tråd med auke i kostnader elles i samfunnet. Regjeringa foreslår å setje av midlar for at halde takstane uendra ved årsskiftet 2022/2023. Vidare foreslår regjeringa å redusere takstane med ytterlegare 20 prosentpoeng frå 16. august 2023, slik at takstane blir 50 pst. lågare enn takstane 1. januar 2021. Med dette tiltaket vil målsettinga i Hurdalsplattforma om å halvere prisane på riks- og fylkesvegferjer frå nivået per 1. januar 2021 vere oppfylt.

Sjå 21.30 Vegformål under post 72 Tilskot til riksvegferjedrifta og Prop. 1 S (2022–2023) for Kommunal- og distriktsdepartementet for nærare omtale av tiltaka.

Kollektivtransport

Koronapandemien og smitteverntiltaka retta mot kollektivtransporten førte til ein sterk nedgang i talet på reisande i 2020. Tal frå Statistisk sentralbyrå viser at det i 2021 var om lag 471 millionar kollektivreiser, ein auke på 4,8 pst. frå 2020.

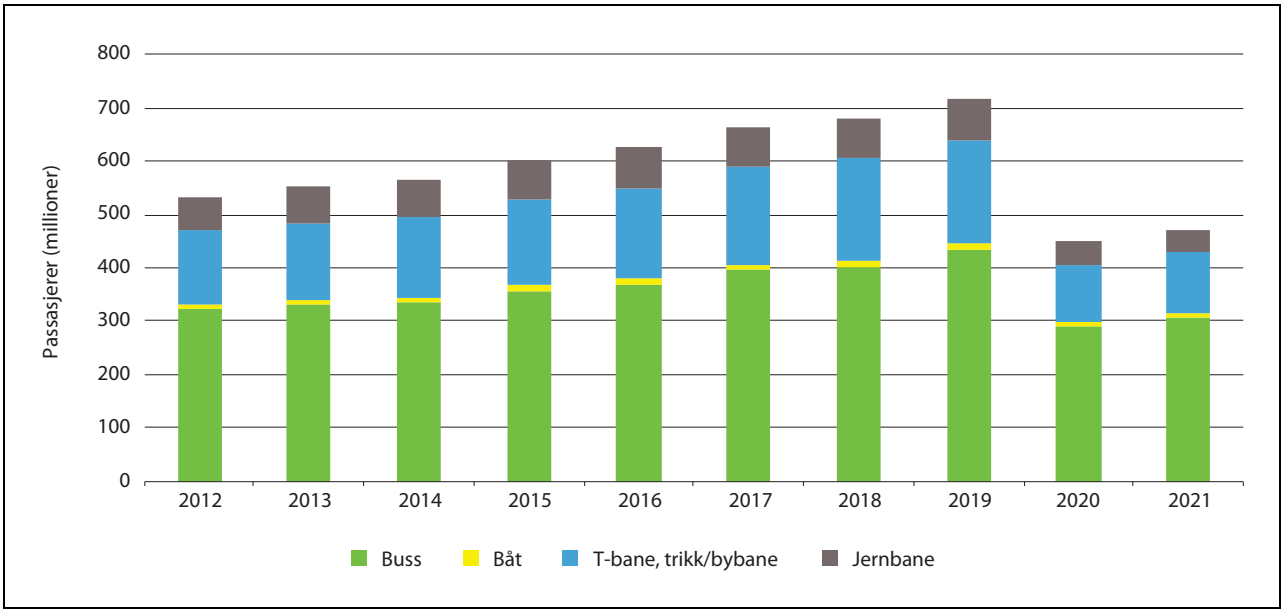
Den fylkeskommunale kollektivtransporten med buss, båt, T-bane, trikk og bybane hadde 430 millionar reiser i 2021, ein auke på 5,6 pst. frå 2020. Reisene fordelte seg med 71 pst. med buss, 27 pst. med T-bane, trikk og bybane og 2 pst. med båt.

På jernbane var det nedgang i talet på reisande frå 2020 til 2021. Talet på reiser gjekk ned med ytterlegare 3 pst. I 2021 var talet på reiser med jernbane om lag 41 millionar, som er nærmare ei halvering frå 2019.

I den fylkeskommunale kollektivtransporten hadde buss den største auken frå 2020 til 2021 (6 pst.), medan skinnegåande transport (trikk, T-bane og bybane) og båt auka med høvesvis 5 pst. og 3 pst.

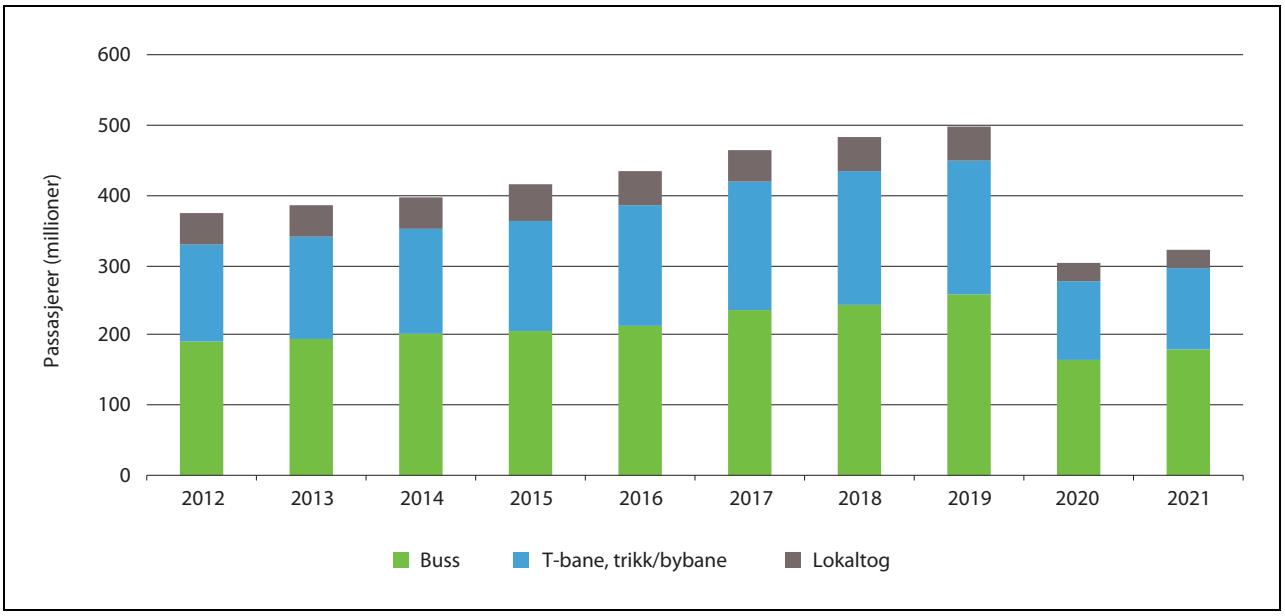
Figur 9.1 viser tal på reiser med buss, T-bane, trikk og bybane, jernbane og båt i perioden 2012–2021 i heile landet.

I dei fire største byområda var nedgangen i kollektivreiser (utanom jernbane) i 2020 noko større enn på landsbasis. Frå 2019 til 2020 gjekk tala i dei fire største byområda ned med 38,3 pst.,



Figur 9.1 Kollektivtransport i heile landet

Kjelde: Statistisk sentralbyrå



Figur 9.2 Kollektivtransport i dei fire største byområda

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

medan dei på landsbasis gjekk ned med 36,1 pst. Samstundes auka talet på kollektivreiser frå 2020 til 2021 noko raskare i byområda enn på landsbasis, med høvesvis 6,7 pst. og 5,6 pst.

I alt var det 296 millionar kollektivreiser i dei fire største byområda i 2021. Sjølv om det var ein positiv utvikling i 2021, var talet på reiser 34 pst. lågare enn i 2019.

I 2021 var det i alt 27,7 millionar reiser med lokaltog i dei fire største byområda, ein nedgang på 3 pst. frå 2020. Samanlikna med 2019 var det 44 pst. færre reiser. Nedgangen frå 2020 til 2021 var størst i Oslo (4,2 pst). Bergen hadde ein reduksjon i reiser med lokaltog på 57 pst. frå 2019 til 2020, men var det einaste byområdet som hadde vekst i talet på slike reiser frå 2020 til 2021. Det blei rapportert ein vekst på 30 pst. på lokaltog i Bergen.

Figur 9.2 viser talet på reiser med buss og trikk, T-bane og bybane i Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger i perioden 2012–2021.

10 Likestilling i transportsektoren

Arbeidet med å fremme likestilling er viktig på alle politikkområda. I tillegg til likestilling mellom kvinner og menn på arbeidsplassen handlar likestilling òg om at det skal vere mogeleg for alle å kunne delta i samfunnet.

Det følgjer av likestillings- og diskrimineringslova § 24 at offentlege styresmakter i alt sitt virke skal arbeide aktivt, målretta og planmessig for å fremje likestilling og hindre diskriminering. Samferdselssektoren bidreg gjennom å utvikle eit universelt utforma transportsystem, som er eit viktig verkemiddel for at flest mogleg skal kunne ta del i arbeidsliv, skule og aktivitetar.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det fem mål. Eitt av dei er ein enklare reisekvardag og auka konkurranseevne for næringslivet. Dette inneber m.a. å bidra til samanhengande, universelt utforma reisekjeder, slik at flest mogeleg skal kunne oppleve god mobilitet og tilgang til transportsystemet. Universell utforming er omtala i del II under 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål og 21.50 Jernbaneformål, og i omtalen av berekraftsmåla i kapittel 7 i del III.

Under er det presentert statistikk som kan seie noko om likestillinga mellom kvinner og menn i Samferdselsdepartementet og underliggande etatar i 2020 og 2021. For meir omtale, inkludert arbeid i etatane for å fremje likestilling og mangfald, sjå årsrapportane for 2021.

Samferdselsdepartementet hadde ved utgangen av 2021 seks underliggande etatar. Kystverket og Senter for oljevern og marint miljø blei i oktober 2021 overført til Nærings- og fiskeridepartementet og inngår ikkje i rapporteringa. I rapporteringa for Samferdselsdepartementet for 2020 og 2021 inngår 18 medarbeidarar i Kyst- og miljøavdelinga som blei overførte til Nærings- og fiskeridepartementet frå 1. januar 2022.

Etatane under Samferdselsdepartementet varierer betydeleg i storleik, frå Vegtilsynet med 13 fast tilsette ved utgangen av 2021 til Statens vegvesen med 4 923 fast tilsette.

Samferdselssektoren er tradisjonelt mannsdominert, der mange av dei tilsette har teknisk bakgrunn. I 2021 var kvinnedelen over 50 pst. i Samferdselsdepartementet og Statens jernbanetilsyn. For dei andre etatane låg kvinnedelen på mellom 35 og 45 pst. I verksemdene tente kvinnene i snitt mindre enn menn. I etatane og i Samferdselsdepartementet utgjorde kvinner si lønn i snitt mellom 83 pst. og 97 pst. av mennene si lønn.

Tabellane i omtalene under gir ei oversikt over status for likestillinga mellom kvinner og menn i Samferdselsdepartementet og dei underliggjande etatane ved utgangen av 2020 og 2021.

Tabell 10.1 viser delen kvinner i verksemdene som arbeidde deltid av alle deltidstilsette, og tilsvarande for dei mellombels tilsette. Tabellen viser òg kvinner sin del av overtida og foreldrepermisjonen. Tabell 10.2 viser legemeldt sjukefråvær for kvinner og menn.

Under omtalen av Samferdselsdepartementet og dei einskilde etatane er det ein tabell som viser gjennomsnittleg brutto månadslønn for kvinner i prosent av brutto månadslønn for menn fordelt på stillingskategoriar.

Tabell 10.1 Deltidstilsette, mellombels tilsette, overtid og foreldrepermisjon. Prosentdel kvinner

		SD	SVV	Jdir.	LT	SJT	SHK	VT
Deltidstilsette	2021	66	60	33	50	50	100	100
	2020	40	64	0	60	67	100	100
Mellombels tilsette	2021	50	43	67	40	63	-	-
	2020	86	49	67	84	75	-	-
Overtid	2021	47	22	48	23	42	37	54
	2020	47	23	46	23	23	31	63
Foreldrepermisjon[1]	2021	69	60	74	81	92	100	0
	2020	73	61	56	14	76	100	-

[1] Tal for 2020 for foreldrepermisjon i Luftfartstilsynet er korrigert.

I prosent av talet på tilsette i den einskilde verksemda var delen som arbeidde deltid eller var mellombels tilsett, generelt lågt. Jernbanedirektoratet var den einaste av verksemdene der færre kvinner enn menn arbeidde deltid. Både i Luftfartstilsynet og Statens jernbanetilsyn var det i prosent like mange kvinner og menn som arbeide deltid. I Statens vegvesen og Luftfartstilsynet var færre kvinner enn menn mellombels tilsette, medan like mange kvinner og menn var mellombels tilsette i Samferdselsdepartementet. Statens havarikommisjon og Vegtilsynet hadde ikkje mellombels tilsette i 2021. I alle verksemdene arbeidde menn meir overtid enn kvinner. Med unntak av for Luftfartstilsynet i 2020, var delen kvinner i foreldrepermisjon gjennomgåande høgare, og dels betydeleg høgare, enn for menn.

Tabell 10.2 Legemeldt sjukefråvær i prosent

	SD		SVV		Jdir.		LT		SJT		SHK		VT	
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
2021	2,0	1,1	5,6	3,2	3,2	1,9	2,1	1,6	4,8	2,0	1,4	1,5	3,4	0
2020[1]	1,8	0,8	5,5	3,0	3,7	1,8	1,9	1,3	6,3	3,9	3,9	2,3	1,3	0,3

[1] For Luftfartstilsynet er talet for sjukefråvær endra for 2020 på grunn av ny utrekningsmetode.

Det legemeldte sjukefråværet var gjennomgåande lågt. Det var i 2021 noko høgare for kvinner enn for menn i alle verksemdene utanom Statens havarikommisjon. I dei mindre verksemdene er tal på tilsette låge, slik at eitt fråvær over lengre tid vil påverke fråværsprosenten.

Samferdselsdepartementet

Ved utgangen av 2021 hadde Samferdselsdepartementet 160 tilsette. Kvinneandelen var 56 pst.

Tabell 10.3 Samferdselsdepartementet – prosentdel kvinner fordelt på stillingkategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2021	56	160	97	61 561
	2020	57	162	93	60 726
Toppleiing (departementsråd, ekspedisjonssjefar)	2021	43	7	99	115 408
	2020	43	7	98	112 069
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2021	47	15	107	83 530
	2020	56	16	106	80 489
Fagdirektørar mv.	2021	80	5	88	69 327
	2020	67	3	101	71 525
Underdirektørar, utgreiingsleiarar, seniorrådgivarar mv.	2021	51	95	104	60 027
	2020	51	102	104	56 028
Rådgivarar, førstekonsulentar	2021	71	34	105	46 327
	2020	72	29	104	44 155
Seniorkonsulentar	2021	100	4	-	41 177
	2020	100	5	-	37 943

I alle stillingskategoriane med unntak av toppleiinga og mellomleiinga var fleirtalet av de tilsette kvinner. Kvinner tente i snitt meir enn menn i stillingskategoriane mellomleiing, underdirektørar mv. og rådgivarar mv.

Departementet utarbeider kvart år ein rapport som gjer greie for ulike sider ved personalsituasjonen i Samferdselsdepartementet, m.a. om kjønnsfordelinga innanfor lønns- og stillingskategoriar, rekruttering/turnover, overtid og sjukefråvær.

For å oppfylle aktivitetsplikten arbeidsgivar har etter § 26 i likestillings- og diskriminerings-lova har Samferdselsdepartementet starta arbeidet med ein overordna risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse) for å undersøke om det finst risiko for diskriminering og hinder for likestilling generelt i verksemda.

Statens vegvesen

Ved utgangen av 2021 hadde Statens vegvesen 4 923 tilsette. Kvinnedelen var i 2021 38 pst. I tabellen under inngår ikkje vegdirektøren og lærlingar. I 2021 hadde Statens vegvesen 9 lærlingar.

Tabell 10.4 Statens vegvesen – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2021	38	4 913	95	53 299
	2020	38	4 796	94	50 382
Etatsleiing (direktørar)	2021	33	9	98	123 132
	2020	44	9	98	119 038
Leiarar (avdelings- og seksjons- og kontorleiarar)	2021	43	305	99	71 050
	2020	40	285	99	69 015
Tekniske sakshandsamarar, inkl. prosjektleiarar i store utbyggingsprosjekt	2021	24	2 320	101	56 051
	2020	24	2 255	100	53 378
Merkantile sakshandsamarar	2021	62	1 669	93	48 962
	2020	63	1 650	92	45 700
Inspektørar	2021	23	571	98	45 165
	2020	21	549	98	43 023
Arbeidarstillingar	2021	19	31	99	44 258
	2020	16	37	103	41 742
Reinhald mv.	2021	100	5	-	36 258
	2020	100	10	-	26 245

Med unntak av i stillingskategoriane merkantile sakshandsamarar og reinhald mv., var fleirtalet av dei tilsette menn. Delen kvinner gjekk ned i kategorien etatsleiing frå 2020 til 2021, men talet på tilsette i denne kategorien er lågt, slik at ei stilling kan medføre stor prosentvis endring.

Kvinner tente i snitt mindre enn menn i alle stillingskategoriar utanom arbeidarstillingar og tekniske sakshandsamarar, men forskjellane var små.

Jernbanedirektoratet

Ved utgangen av 2021 hadde Jernbanedirektoratet 187 tilsette. Kvinnedelen var 41 pst.

Norsk jernbanemuseum er ein etat under Jernbanedirektoratet. Museet hadde 24 tilsette ved utgangen av 2021, og kvinnedelen var 46 pst.

Tabell 10.5 Jernbanedirektoratet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2021	41	187	97	66 418
	2020	41	199	99	64 261
Toppleiing	2021	43	7	95	115 458
	2020	43	7	108	113 014
Mellomleiarar	2021	53	19	94	85 388
	2020	56	18	102	82 766
Rådgivarar, seniorrådgivarar, ingeniørar og andre sakshandsamarar	2021	40	113	98	64 035
	2020	39	126	100	61 446
Administrative stillingar	2021	62	29	93	54 628
	2020	62	29	92	52 542
Faglærar/Fagsjef Fagskolen	2021	0	19	-	61 551
	2020	0	19	-	59 842

I dei kategoriane der begge kjønna var representerte, var fleirtalet av dei tilsette kvinner i stillingskategoriane mellomleiarar og administrative stillingar. Kvinner tente noko mindre enn menn i alle stillingskategoriane.

Jernbanedirektoratet har ansvaret for Norsk fagskole for lokomotivførere – eit yrke som er svært mannsdominert. For å betre kjønnsbalansen arbeider skulen med å auke kvinnedelen i studentrekrutteringa. Ved opptaket for 2021 hadde skulen 1 162 søkjarar. Delen kvinnelege søkjarar har auka frå 7,17 pst. i 2016 til 11,2 pst. ved opptaket i 2021.

Luftfartstilsynet

Ved utgangen av 2021 hadde Luftfartstilsynet 193 tilsette. Kvinnedelen var 38 pst.

Tabell 10.6 Luftfartstilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2021	38	193	87	64 292
	2020	40	194	87	61 287
Toppleiing	2021	57	7	96	100 691
	2020	57	7	98	95 076
Mellomleiing	2021	50	10	98	82 334
	2020	50	10	102	78 883
Spesial- og seniorrådgivarar, sjefs- og senioringeniørar	2021	28	140	91	66 810
	2020	28	139	92	63 981
Rådgivarar mv.	2021	68	28	100	46 972
	2020	72	25	104	44 121
Førstekonsulentar mv.	2021	100	6	-	42 917
	2020	100	10	-	37 840
Konsulentar, lærlingar mv.	2021	50	2	-	-
	2020	33	3	-	-

I stillingskategorien førstekonsulentar mv. var det i 2021 berre kvinner, medan det i kategoriane rådgivarar og toppleiing var eit fleirtal kvinner. For stillingskategorien mellomleiing var det like mange kvinner og menn. I dei stillingskategoriane der begge kjønn var representerte, tente kvinner i snitt det same som menn i stillingskategorien rådgivarar mv.

Statens jernbanetilsyn

Ved utgangen av 2021 hadde Statens jernbanetilsyn 78 tilsette. Kvinnedelen var 53 pst.

Tabell 10.7 Statens jernbanetilsyn – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2021	53	78	83	62 767
	2020	52	71	81	61 461
Toppleiing (direktør)	2021	0	1	-	116 425
	2020	0	1	-	113 368
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2021	40	5	98	88 747
	2020	40	5	96	85 316
Fagdirektørar, seniorrådgivarar, senior-ingeniørar mv.	2021	50	56	90	64 944
	2020	47	53	86	62 139
Rådgivarar, ingeniørar, førstekonsulentar mv.	2021	58	12	97	45 270
	2020	78	9	97	44 630
Sekretærar	2021	100	3	-	
	2020	100	3	-	-
Lærlingar	2021	100	1	-	-
	2020	-	-	-	

I dei stillingskategoriane der begge kjønna var representerte, var fleirtalet av dei tilsette kvinner i stillingskategorien rådgivarar mv., medan det i stillingskategorien fagdirektørar mv. var like mange kvinner og menn. Kvinner tente i snitt mindre enn menn i alle stillingskategoriane der begge kjønna var representerte. Lønnsforskjellane er i hovudsak små.

Statens havarikommisjon

Ved utgangen av 2021 hadde Statens havarikommisjon 55 tilsette. Kvinnedelen var 35 pst.

Tabell 10.8 Statens havarikommisjon – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2021	35	55	88	67 436
	2020	33	54	86	64 666
Toppleiing	2021	0	1	-	105 643
	2020	0	1	-	104 081
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2021	0	5	-	90 217
	2020	0	5	-	87 439
Fagstab	2021	75	4	104	73 934
	2020	75	4	104	71 738
Havariinspektørar	2021	27	37	101	65 829
	2020	25	36	100	63 937
Administrative stillingar	2021	75	8	86	49 848
	2020	75	8	88	48 003

I stillingskategoriar der begge kjønn var representerte, var fleirtalet kvinner i fagstab og i administrative stillingar. Kvinner tente i snitt meir enn menn i kategorien fagstab og havariinspektørar, medan dei tente mindre i kategorien administrative stillingar.

Vegtilsynet

Ved utgangen av 2021 hadde Vegtilsynet 13 tilsette. Kvinnedelen var 46 pst.

Tabell 10.9 Vegtilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i pst.	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2021	46	13	93	61 652
	2020	42	12	101	57 328
Toppleiing	2021	0	1	-	92 575
	2020[1]	0	1	-	70 800
Seniorrådgivarar, senioringeniørar	2021	56	9	100	59 805
	2020	57	7	99	57 735
Rådgivarar, overingeniørar	2021	33	3	-	-
	2020	25	4	-	-

[1] Opplysingane for 2020 er gitt med utgangspunkt i at Vegtilsynet hadde fungerande direktør per 31. desember 2020.

Begge kjønna var representert i stillingskategoriane seniorrådgivar mv. og rådgivar mv. I dei to kategoriane tente kvinner og menn i snitt det same.

11 Tilsettingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemder

Det blir her gjort greie for tilsettingsvilkåra i 2021 for dagleg leiar i dei heileigde statlege verksemdene (selskap/føretak) som ligg under Samferdselsdepartementet.

Avinor AS

Abraham Foss tok over som konsernsjef etter Dag Falk-Petersen 15. februar 2021. Dag Falk-Petersen heldt fram som seniorkonsulent fram til han gjekk av med pensjon 31. august 2021.

Den faste lønna til Dag Falk-Petersen i perioden 1. januar 2021–31. august 2021 var 657 053 kr. I tillegg fekk han 20 425 kr i andre godtgjeringar. Pensjonskostnaden var 475 144 kr. Samla godtgjering utgjorde 1 152 622 kr.

I 2021 var den faste lønna til Abraham Foss 2 886 381 kr. I tillegg fekk han 12 293 kr i andre godtgjeringar. Pensjonskostnaden var 124 317 kr. Samla godtgjering utgjorde 3 022 991 kr.

Foss er omfatta av pensjonsordninga i Avinor-konsernet som gjeld alle tilsette. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12G. Avinor nyttar ikkje bonusordningar for leiande tilsette. Ved oppseiing har han rett til opp til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppseiingstida. Etterlønn ut over oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

Entur AS

Den faste lønna til administrerande direktør Christel Borge var 2 588 058 kr i 2021. I tillegg fekk ho 5 703 kr i andre godtgjeringar. Pensjonskostnaden var 125 658 kr. Samla godtgjering utgjorde 2 719 419 kr.

Entur nytter ikkje bonusordningar for leiande tilsette. Administrerande direktør er medlem i den kollektive pensjonsordninga som gjeld alle tilsette. Ved oppseiing har ho rett til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

Norske tog AS

Den faste lønna til administrerande direktør Øystein Risan var 2 071 000 kr i 2021. I tillegg fekk han 132 000 kr i andre godtgjeringar. Pensjonskostnaden var 195 000 kr. Samla godgjering utgjorde 2 398 000 kr.

Administrerande direktør er medlem av den innskotsbaserte pensjonsordninga som gjeld alle tilsette. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12G. Norske tog nyttar ikkje bonusordningar for leiande tilsette. Ved oppseiing har administrerande direktør rett til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

Nye Veier AS

Den faste lønna til administrerande direktør Anette Aanesland var 2 506 000 kr i 2021. I tillegg fekk ho 163 000 kr i andre godtgjeringar. Pensjonskostnaden var 137 000 kr. Samla godtgjering utgjorde 2 806 000 kr.

Administrerande direktør er medlem av den innskotsbaserte pensjonsordninga som gjeld alle tilsette. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12G. Nye Veier nyttar ikkje bonusordningar for leiande tilsette. Ved oppseiing har administrerande direktør rett til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

Spordrift AS

Den faste lønna til administrerande direktør Henning Bråtebæk var 2 407 000 kr i 2021. I tillegg fekk han 7 000 kr i andre godtgjeringar. Pensjonskostnaden var 164 000 kr. Samla godtgjering utgjorde 2 578 000 kr.

Administrerande direktør er medlem av den innskotsbaserte pensjonsordninga som gjeld alle tilsette. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12G. Spordrift nyttar ikkje bonusordningar for leiande tilsette. Ved oppseiing har administrerande direktør rett til etterlønn tilsvarande 12 månaders fastlønn, medrekna lønn i oppseiings-

tida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

Vygruppen AS

Den faste lønna til konsernsjef Gro Bakstad var 3 739 000 kr i 2021. I tillegg fekk ho 250 000 kr i andre godtgjeringar. Pensjonskostnaden utover den kollektive ytingspensjonsordninga var 333 000 kr. Samla godtgjering utgjorde 4 322 000 kr.

Konsernsjefen er med i den kollektive ytingspensjonsordninga i verksemda. Ordninga gir rett til pensjon inntil 12 G. Utover dette blir konsernsjefen, i samsvar med tilsettingsavtalen, kompensert delvis for bortfall av ytingsbasert pensjonsordning i tidlegare arbeidsforhold med eit lønnstillegg. Vygruppen AS har bonusordningar for leiande tilsette. Bonusordninga for konsernsjefen var i 2021 avgrensa til fire månadslønner og knytt til oppnådde resultat innanfor kundetilfredsheit og omdøme, økonomi og effektivitet, HMS og strategi. Det blei ikkje utbetalt bonus i 2021. Ved oppseiing har konsernsjefen rett til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

Bane NOR SF

Den faste lønna til konsernsjef Gorm Frimannslund var 3 035 000 kr i 2021. I tillegg fekk han 6 000 kr i andre godtgjeringar. Pensjonskostnaden var 256 000 kr. Samla godtgjering utgjorde 3 297 000 kr.

Konsernsjefen er medlem av konsernets generelle pensjons- og forsikringsordningar. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12G. Bane NOR nyttar ikkje bonusordningar for leiande tilsette. Ved oppseiing har konsernsjefen rett til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt, men skal svare til minst seks månadar lønn, som er tre månadar meir enn oppseiingstida.

Svinesundsforbindelsen AS

Staten ved Statens vegvesen eig Svinesundsforbindelsen AS som er under avvikling. Selskapet har ikkje tilsett dagleg leiar. Leiinga i selskapet blir ivareteke av ein konsulent som er leigd inn. Avtalen med konsulenten gjeld frå 1. mai 2017 og til selskapet blir avvikla i 2022.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

I Prop. 1 S (2022–2023) om statsbudsjettet for år 2023 føres opp de forslag til vedtak som er nevnt i et framlagt forslag.

Forslag

Under Samferdselsdepartementet føres det i Prop. 1 S (2022–2023) statsbudsjettet for budsjettåret 2023 opp følgende forslag til vedtak:

Kapitlene 1300–1370, 4300–4354, 5619 og 5672

I

Utgifter:

Kap.	Post		Kroner	Kroner
		Administrasjon m.m.		
1300		Samferdselsdepartementet		
	01	Driftsutgifter	171 700 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	30 200 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	77 800 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000	282 700 000
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	11 200 000	
	50	Samferdselsforskning, *kan overføres*	139 200 000	
	70	Pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser	63 800 000	214 200 000
		Sum Administrasjon m.m.		496 900 000
		Luftfartsformål		
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, *kan overføres*	942 100 000	942 100 000
1313		Luftfartstilsynet		
	01	Driftsutgifter	286 500 000	286 500 000
1314		Statens havarikommisjon		
	01	Driftsutgifter	90 100 000	90 100 000
1315		Tilskudd til Avinor AS		
	71	Tilskudd til pålagte oppgaver	1 660 000 000	1 660 000 000
		Sum Luftfartsformål		2 978 700 000

Kap.	Post		Kroner	Kroner
		Veiformål		
1320		Statens vegvesen		
	01	Driftsutgifter	4 233 100 000	
	22	Drift og vedlikehold av riksveier, *kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30*	9 361 400 000	
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, *kan overføres*	2 292 300 000	
	29	OPS-prosjekter, kan overføres, *kan nyttes under post 30*	3 020 000 000	
	30	Riksveiinvesteringer, *kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66*	10 155 500 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	414 000 000	
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, *kan overføres*	21 000 000	
	65	Tilskudd til fylkesveier, *kan overføres*	389 600 000	
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, *kan overføres*	22 100 000	
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften, *kan overføres*	2 861 600 000	
	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	647 700 000	33 418 300 000
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	6 103 100 000	6 103 100 000
1323		Vegtilsynet		
	01	Driftsutgifter	19 400 000	19 400 000
		Sum Veiformål		39 540 800 000
		Særskilte transporttiltak		
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, *kan overføres*	316 500 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	1 075 000 000	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, *kan overføres*	82 800 000	
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	20 000 000	
	78	Tettere samarbeid om data	30 400 000	1 524 700 000

Kap.	Post		Kroner	Kroner
1332		Transport i byområder mv.		
	63	Særskilt tilskudd til store kollektiv-prosjekter, *kan overføres*	2 145 000 000	
	65	Konkurransen Smartere transport, *kan overføres*	11 100 000	
	66	Tilskudd til byområder, *kan overføres*	3 352 300 000	5 508 400 000
		Sum Særskilte transporttiltak		7 033 100 000
		Jernbaneformål		
1352		Jernbanedirektoratet		
	01	Driftsutgifter	367 200 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, *kan overføres*	135 900 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, kan overføres, *kan nyttes under post 71*	5 207 100 000	
	71	Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold, *kan nyttes under post 70*	7 838 800 000	
	73	Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, *kan nyttes under post 74*	17 532 500 000	
	74	Tilskudd til togmateriell mv., *kan overføres*	201 200 000	
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	94 900 000	
	76	Tilskudd til kulturminner i jernbane-sektoren	25 000 000	31 402 600 000
1354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Driftsutgifter	101 000 000	101 000 000
		Sum Jernbaneformål		31 503 600 000
		Posttjenester		
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av posttjenester, *kan overføres*	1 260 600 000	1 260 600 000
		Sum Posttjenester		1 260 600 000
		Sum departementets utgifter		82 813 700 000

Inntekter:

Kap.	Post		Kroner	Kroner
		Samferdselsdepartementet		
4300		Samferdselsdepartementet		
	01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	700 000	700 000
4312		Avinor AS		
	90	Avdrag på lån	444 400 000	444 400 000
4313		Luftfartstilsynet		
	01	Gebyrinntekter	167 600 000	167 600 000
4320		Statens vegvesen		
	01	Salgsinntekter m.m.	172 300 000	
	02	Diverse gebyrer	450 000 000	
	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	125 800 000	
	04	Billettinntekter fra riksveiferje-driften	689 900 000	1 438 000 000
4330		Særskilte transporttiltak		
	01	Gebyrer	20 000 000	20 000 000
4331		Infrastrukturfond		
	95	Tilbakebetaling av fondskapital	100 000 000 000	100 000 000 000
4352		Jernbanedirektoratet		
	01	Diverse inntekter	4 500 000	4 500 000
4354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabel-baner og fornøyelsesinnretninger	14 400 000	14 400 000
		Sum Samferdselsdepartementet		102 089 600 000
		Renter og utbytte mv.		
5619		Renter av lån til Avinor AS		
	80	Renter	8 500 000	8 500 000
5672		Bane NOR SF – Utbytte		
	85	Utbytte	63 000 000	63 000 000
		Sum Renter og utbytte mv.		71 500 000
		Sum departementets inntekter		102 161 100 000

Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1313 post 01	kap. 4313 post 02
kap. 1320 postene 01, 22, 28 og 30	kap. 4320 post 01
kap. 1320 post 28	kap. 4320 post 02
kap. 1320 post 22	kap. 4320 post 03
kap. 1320 post 72	kap. 4320 post 04
kap. 1352 post 01	kap. 4352 post 01
kap. 1354 post 01	kap. 4354 post 01

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633, post 01 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

III

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1320		Statens vegvesen	
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	21 mill. kroner
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	10 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	750 mill. kroner

IV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan:

1.

starte opp, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn i dette investeringsprosjektet:	Virksomhet	innenfor en kostnadsramme på:
Kjøp av 25 nye lokal- og regiontog	Norske tog AS	3 728 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Kostnadsrammen er oppgitt i 2023-kroner. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammen i senere år.

2.

gjennomføre dette tidligere godkjente investeringsprosjektet, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn:	Under kap./post	innenfor endret kostnadsramme på:
E6/rv. 827 Bognes–Skarberget og Drag–Kjøpsvik	1320/30	1 041 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Kostnadsrammen er oppgitt i 2023-kroner. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammen i senere år.

3. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
				2024	2025	2026	2027
1352		Jernbanedirektoratet					
	73	Kjøp av infrastruktur-tjenester – investeringer	57 860 mill. kroner	15 780 mill. kroner	14 900 mill. kroner	14 030 mill. kroner	13 150 mill. kroner

4. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	30	Riksveiinvesteringer: Prosjekter uten kostnadsramme	7 700 mill. kroner	3 465 mill. kroner

5. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for planlegging mv. av prosjekter med kostnadsanslag over 1 000 mill. kroner, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30	Riksveiinvesteringer: Planlegging, forberedende arbeider og grunnerverv	750 mill. kroner

V

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan:

1. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	22	Drift og vedlikehold av riksveier	15 400 mill. kroner	4 800 mill. kroner

2. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
				2024	2025	2026	2027
1352		Jernbanedirektoratet					
	71	Kjøp av infrastruktur-tjenester – drift og vedlikehold	25 860 mill. kroner	7 050 mill. kroner	6 660 mill. kroner	6 270 mill. kroner	5 880 mill. kroner

VI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for kjøp av transporttjenester

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften	19 500 mill. kroner	3 200 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	70	Kjøp av persontransport med tog	8 200 mill. kroner	1 900 mill. kroner

VII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	24 400 mill. kroner	6 100 mill. kroner

Andre fullmakter

VIII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

IX

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 7 993 mill. kroner
b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 11 954 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

X

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan gi Statens vegvesen fullmakt knyttet til forpliktelser ved forskutteringer som skal føres opp i statenskapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen

XI

Fullmakt til å valutakursjustere kostnadsramme

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan valutakursjustere den tidligere vedtatte kostnadsrammen på 8 054 mill. kroner (2022-kroner) for kjøp av nye langdistansetog.

XII

Fastsette takst for lette nullutslippskjøretøy

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan, dersom det er vedtatt av lokale myndigheter, fastsette en takst for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på inntil 70 pst. av ordinær takst i eksisterende og fremtidige bompengeprosjekter.

Andre vedtak

XIII

Oppheving av anmodningsvedtak

Vedtak nr. 1240, 15. juni 2021, oppheves.

Vedlegg 1

Fullmakter

Oversikta under viser dei fullmakter som departementet har fått og som gjeld for meir enn eitt budsjettår. Fullmaktene gjeld vegformål og er i hovudsak delegerte til Statens vegvesen.

Heimel	Innhald
Prop. 1 S (2016–2017)/ Innst. 13 S (2016–2017)	Samferdselsdepartementet kan endre takstar og rabattar i bompengeprosjekt som er behandla av Stortinget. Endringa skal vere i samsvar med prinsippa for tilskotsordninga på kap. 1330, post 75 (no kap. 1320. post 73) og rutinane for å handtere usikkerheit i bompengeproposisjonar som blei fastlagde gjennom behandlinga av Prop. 1 S (2016–2017).
St.prp. nr. 57 (1990–91)/ Innst. S. nr. 151 (1990–91) Jf. vedtak II, nr. 2	Innbetalt dagmulkt/konvensjonalbot og erstatning på grunn av misleghalde entreprise i samband med riksveganlegg blir godskrive det einskilde anlegg ved at innbetalinga blir postert i statsrekneskapen på kap. 1325 Statens veganlegg, post 30 Riksveganlegg (no kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringar).
St.prp. nr. 1 (1990–91) Omtale i proposisjonen	Utleige av eigedom kjøpt som ledd i anleggs-drift fram til anlegget startar. Leigeinntektene blir godskrive den kostnadsstaden som utgiftene ved forvaltninga og vedlikehaldet av eigedomen, blir belasta. Det er eit vilkår at ordninga ikkje fører til eigedomskjøp ut over det som er nødvendig for kostnadseffektiv anleggsdrift.
St.prp. nr. 1 (1988–89) Omtale i proposisjonen	I samband med anleggsdrift kan Statens vegvesen godskrive inntekter frå sal av eigedomar på det aktuelle anlegget uavhengig av når den opphavlege utbetalinga ved kjøp av eigedomen blei gjennomført. Det er eit vilkår at salet finn stad før endeleg rekneskap for anlegget er gjort opp.
St.prp. nr. 1 (1981–82) Omtale i proposisjonen	Samtykke i makeskifte med nettopostering i dei tilfelle departementet har fullmakt til sal av fast eigedom. Fullmakta er delegert til Statens vegvesen med same beløpsgrense som for sal av fast eigedom.

Bestilling av publikasjoner

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon
www.publikasjoner.dep.no
Telefon: 22 24 00 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på
www.regjeringen.no

Trykk: 07 Media AS – 10/2022