



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2024–2025)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2025

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4354



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2024–2025)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2025

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4354

Innhold

Del I	Innleiing	9	<i>Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak</i>	114
1	Mål og hovudprioriteringar	11	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	115
1.1	Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken	11	Kap. 4330 Særskilte transporttiltak	117
1.2	Hovudprioriteringar i budsjettet for 2025	13	Kap. 1332 Transport i byområder mv.	118
			Byomtaler – byvekstavtaler	124
			<i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</i>	140
2	Oppmodingsvedtak	17	Kap. 1352 Jernbanedirektoratet	161
2.1	Oppfølging av oppmodingsvedtak	17	Kap. 4352 Jernbanedirektoratet	178
2.2	Stortingssesjonen 2023–2024	19	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	179
2.3	Stortingssesjonen 2022–2023	27	Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn	180
2.4	Stortingssesjonen 2021–2022	31	Kap. 5611 Aksjer i Vygruppen AS	180
2.5	Stortingssesjonen 2020–2021	34	Kap. 5672 Bane NOR SF – Utbytte	180
3	Oversikt over budsjettforslaget mv.	36	Programområde 22 Posttjenester	183
3.1	Utgifter og inntekter fordelt på kapittel	36	<i>Programkategori 22.10 Posttjenester</i>	183
3.2	Bruk av stikkordet «kan overførast»	39	Kap. 1370 Posttjenester	184
3.3	Endringar i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2024	40	Del III Omtale av særlege tema	187
Del II	Nærmere omtale av bevilgningsforslagene	41	5 Klima og miljø	189
4	Nærmere omtale av bevilgningsforslagene	43	5.1 Klima	189
			5.1.1 Klimagassutsleppa frå transportsektoren mot 2035	190
			5.1.2 Status og utvikling av nullutsleppsteknologi	190
			5.1.3 Innsatsen for å redusere utsleppa frå transportsektoren	193
			5.1.4 Utsleppseffekt av nye investeringsprosjekt	194
			5.2 Naturmangfald og arealbruk	195
			5.3 Lokal luftforureining og støy	197
Programområde 21 Innenlands transport	43	6 Oppfølging av FNs berekraftsmål	198	
<i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.</i>	43	7 Samfunnstryggleik	201	
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet	44	7.1 Totalforsvaret	201	
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet	48	7.2 Implementering av tryggingsslova..	202	
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	48	7.3 Digital tryggleik	202	
		7.4 Klimatilpassing	203	
		7.5 Andre saker	204	
<i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</i>	51	8 Samferdsel og kommunesektoren	205	
Kap. 1310 Flytransport	57	8.1 Ansvar, oppgåver og finansiering	205	
Kap. 1313 Luftfartstilsynet	58	8.2 Nærmare om fylkesveg, -ferjer og kollektivtransport	206	
Kap. 4313 Luftfartstilsynet	59			
Kap. 1314 Statens havarikommisjon	59			
Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS	60			
<i>Programkategori 21.30 Veiformål</i>	61			
Kap. 1320 Statens vegvesen	80			
Kap. 4320 Statens vegvesen	92			
Kap. 1321 Nye Veier AS	93			
Kap. 1323 Vegtilsynet	95			
Nærmere om investeringsprogrammet	97			

9	Likestilling i transportsektoren	210
10	Tilsetningsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemder	219

Forslag	222
Vedlegg	
1 Fullmakter	230

Tabelloversikt

Tabell 1.1	Oppfølging Nasjonal transportplan 2025–2036 i første seksårsperiode	12	Tabell 4.12	Utvikling i personbiltrafikken i byområder med belønningsavtale	122
Tabell 1.2	Utgifter fordelt på programkategoriar	13	Tabell 4.13	Belønningsmidler i belønningsavtaler i 2025	122
Tabell 2.1	Oversikt over oppmødingsvedtak ordna etter sesjon og nummer	17	Tabell 4.14	Trafikkutviklingen i Osloområdet	126
Tabell 3.1	Endring i utgifter fordelt på kapittel og post	40	Tabell 4.15	Supplerende indikatorer i Osloområdet	126
Tabell 3.2	Endring i inntekter fordelt på kapittel og post	40	Tabell 4.16	Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2025	127
Tabell 4.1	Omdisponert dyrket mark for åpnede riksveiprojekter i 2023..	65	Tabell 4.17	Fornebubanen	128
Tabell 4.2	Rapportering på utvalgte indikatorer for riksveinettet i 2023	69	Tabell 4.18	Trafikkutviklingen i Bergensområdet	129
Tabell 4.3	Strekninger med prosjektkostnad over 1 000 mill. kr åpnet for trafikk i 2023	69	Tabell 4.19	Supplerende indikatorer i Bergensområdet	129
Tabell 4.4	Anslåtte virkninger i 2025 av budsjettforslaget	79	Tabell 4.20	Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2025	130
Tabell 4.5	Bindinger i riksveiinvesteringene og Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle	81	Tabell 4.21	Trafikkutviklingen i Trondheimsområdet	132
Tabell 4.6	Anslått fordeling av riksveiinvesteringer for Statens vegvesen	86	Tabell 4.22	Supplerende indikatorer i Trondheimsområdet	132
Tabell 4.7	Fylkesfordeling av rentekompensasjon	89	Tabell 4.23	Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2025	133
Tabell 4.8	Bompenger stilt til disposisjon for investeringer	96	Tabell 4.24	Metrobuss	134
Tabell 4.9	Innbetalte bompenge fra bompengeinnkreving på riks- og fylkesvei	97	Tabell 4.25	Trafikkutviklingen på Nord-Jæren	135
Tabell 4.10	Statens direkte bidrag til byvekstavtaler og belønningsavtaler i de ni største byområdene	119	Tabell 4.26	Supplerende indikatorer på Nord-Jæren	135
Tabell 4.11	Tilskudd til byområder over post 66	120	Tabell 4.27	Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2025	136
			Tabell 4.28	Bussveien	137
			Tabell 4.29	Trafikkutviklingen i Tromsø	137
			Tabell 4.30	Supplerende indikatorer i Tromsø	138
			Tabell 4.31	Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2025	138
			Tabell 4.32	Drift, vedlikehold, fornying og investeringstiltak på jernbanen i 2023 – anslag og forbruk	142
			Tabell 4.33	Direkte klimagassutslipp fra jernbanetraffikk	144

Tabell 4.34	Klimagassutslipp fra drift, vedlikehold og utbygging av jernbaneinfrastruktur	144	Tabell 9.2	Legemeldt sjukefråvær i prosent	211
Tabell 4.35	Omdisponert dyrket mark for ferdige jernbaneprosjekter i 2023	145	Tabell 9.3	Samferdselsdepartementet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	212
Tabell 4.36	Persontransport med tog på ulike togtyper i 2023	149	Tabell 9.4	Statens vegvesen – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	213
Tabell 4.37	Mål og resultat for driftsstabilitet i 2023	151	Tabell 9.5	Jernbanedirektoratet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	214
Tabell 4.38	Tilgjengelige og universelt utformede stasjoner og stasjoner med assistansetjenester	153	Tabell 9.6	Luftfartstilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	215
Tabell 4.39	Kundetilfredshetsindeks – avvik for Bane NOR og togoperatører ..	154	Tabell 9.7	Statens jernbanetilsyn – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	216
Tabell 4.40	Store jernbaneprosjekter	171	Tabell 9.8	Statens havarikommisjon – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	217
Tabell 4.41	Statlig kjøp av leveringspliktige posttjenester og avisdistribusjon m.m.	185	Tabell 9.9	Vegtilsynet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn	218
Tabell 5.1	Del nyregistrerte nullutsleppskøyretøy	191			
Tabell 5.2	Vare- og lastebilar med nullutslepp og biogass i dei største byane	192			
Tabell 5.3	Utslepp for vegprosjekt med mogleg anleggsstart i 2025 og prosjekt med varsla framlegg om kostnadsramme, i tonn CO ₂ -ekvivalentar	195			
Tabell 8.1	Fylkesveg og fylkeskommunale utgifter (mill. kr) i 2023	207			
Tabell 9.1	Deltidstilsette, mellombels tilsette, overtid og foreldrepermisjon. Prosentdel kvinner ..	211			

Figuroversikt

Figur 4.1	Passasjerer ved norske lufthavner 2013–2023	52	Figur 4.7	Utvikling i punktlighet for person- og godstog 2014–2023	151
Figur 4.2	Utvikling i antall drepte og hardt skadde, og målkurve for utviklingen frem til 2030 og 2050	66	Figur 4.8	Regularitet persontog 2014–2023	152
Figur 4.3	Transportkorridorene for riksveinettet	98	Figur 4.9	Kundetilfredshet for togselskapene	154
Figur 4.4	Antall omkomne og alvorlig skadde i ulykker på jernbanelinjen 2014–2023	146	Figur 5.1	Utslepp av klimagassar i transportsektoren 2013–2023 etter utsleppskjelde	190
Figur 4.5	Persontrafikk med tog 2014–2023	149	Figur 5.2	Køyretøy etter drivstofftype 2017–2023	191
Figur 4.6	Godstrafikk med tog 2014–2023...	150	Figur 8.1	Kollektivtransport i heile landet ..	208
			Figur 8.2	Kollektivtransport i dei fire største byområda	209



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2024–2025)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2025

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4354

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 20. september 2024,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Støre)*

Del I
Innleiing

1 Mål og hovudprioriteringar

1.1 Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken

Regjeringa la fram Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* i mars 2024. Det overordna målet for transportpolitikken er: *Eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i heile landet i 2050.*

Satsinga i transportsektoren har over tid gitt kortare reisetider på veg og jernbane, fleire togavgangar og ei positiv byutvikling med betre kollektivtilbod og gang- og sykkelveggar. Transporttilbodet i distrikta er blitt meir attraktivt m.a. gjennom lågare prisar på ferjer og regionale flyruter og gratis ferjer. Regjeringa vil fortsette å byggje ny infrastruktur, men vil snu ei utvikling der veggar, bruer, signalanlegg og annan kritisk transportinfrastruktur ikkje blir vedlikehaldne i takt med behovet. Vedlikehaldsetterslepet aukar risikoen for ulykker, reduserer framkome og gir næringslivet lite føreseielege høve. Svikt i infrastrukturen utfordrar samfunnstryggleiken, og klimaendringane gir auka utfordringar for framkoma og trafikktryggleiken.

Regjeringa vil føre ein ansvarleg transportpolitikk og prioriterer drift, vedlikehald og utbetringar. Nye investeringsprosjekt skal gjennomførast der det er nødvendig. Samstundes skal klimagassutsleppa reduserast, og vi skal unngå nedbygging av verdifull natur og dyrka mark. Transportsystemet i heile landet skal bli sikrere og meir motstandsdyktig mot ekstremvær, ras, skred og flaum. Satsinga på drift og vedlikehald skal sørge for at infrastrukturen i større grad kan bli halden open, òg når den blir sett under press. Den endra tryggingspolitiske situasjonen gjer at trussel- og risikobiletet må forståast på ein annan måte enn før. Regjeringa vil ta meir omsyn til militær mobilitet i vurderinga og prioriteringar av tiltak i transportinfrastrukturen.

Veggar, jernbana, kollektivtilbodet, ferjer, kystruta, flyplassar og posttenester bind Noreg saman og er 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. Visjonen om null drepne og hardt skadde ligg til grunn i arbeidet for å nå etappemålet om maksimalt 350 drepne og hardt skadde i vegtrafikken i 2030.

Det offentlege må sørge for god infrastruktur som skaper levande lokalmiljø og legg grunnlag for lønnsame og trygge arbeidsplassar i heile landet. Behova til industrien og regjeringa sitt arbeid for å auke eksporten er òg viktige i denne samanhengen. Framtidas transportsektor må vere klimavennleg, og klimagassutsleppa skal reduserast.

Hovudprioriteringane i budsjettforslaget for Samferdselsdepartementet tek utgangspunkt i måla i Nasjonal transportplan 2025–2036

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

Dei transportpolitiske måla heng saman med og bidreg til FN's berekraftsmål retta mot transportsektoren.

For å nå måla har regjeringa i Nasjonal transportplan 2025–2036 lagt opp til ei statleg ramme på 1 255 mrd. 2025-kr for heile perioden. I tillegg er det lagt til grunn om lag 105 mrd. 2025-kr i bompengar. Samla utgjer dette nær 1 360 mrd. 2025-kr i planperioden.

Statsbudsjettet for 2025 er det første i oppfølginga av Nasjonal transportplan 2025–2036. Som det går fram av meldinga, legg regjeringa opp til ein auka i ressursinnsats i planperioden. Regjeringa tek sikte på å fase ressursane til transportinfrastruktur inn gradvis. Ressursbruken i det einskilde budsjettåret vil bli tilpassa det samla økonomiske opplegget i statsbudsjettet. Tabell 1.1 viser status for oppfølginga av Nasjonal transportplan 2025–2036 i budsjettforslaget for 2025. Gjennomsnittleg ramme for første del av planperioden er brukt som referanse.

Tabell 1.1 Oppfølging Nasjonal transportplan 2025–2036 i første seksårsperiode

Nemning	Mrd. 2025-kr	
	Gj.sn. per år NTP 2025–2030	Budsjettforslag 2025
Riksvegar	47,1	44,9
Tilskot fylkesvegar ¹	5,3	4,7
Byområde ²	7,6	7,6
Jernbane	35,0	32,5
Kystforvaltning	3,1	2,5
Luftfart	0,9	2,6
Tverrsektorielle tiltak ³	0,5	0,4
Sum	99,5	95,2

¹ Tilskot til fylkesveg viser tilskotsordningar under Statens vegvesen og delar av rammetilskotet til fylkeskommunar som er fordelt særskild.

² Mindre investeringstiltak på riksveg i byområda utført av Statens vegvesen inngår i summen for byområda.

³ Inkluderer transportforskning, pilotprosjekt for utsleppsfrie anleggsplassar, Barnas transportplan, reiseplanleggar og elektronisk billettering og tettare samarbeid om data.

Det er foreslått å løyve 95,2 mrd. kr til formål under Nasjonal transportplan. Dette er ein reell auke på 1,7 mrd. kr frå saldert budsjett 2024. 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 skredsikringstiltak på fylkesveg). Innanfor løyvingsforslaget blir det lagt til grunn rasjonell gjennomføring av igangsette prosjekt og oppstart av fleire nye store og mindre investeringsprosjekt på veg, jernbane og i dei største byområda. I tråd med prioriteringane i transportplanen er det lagt til grunn prioritering av vedlikehald og fornying. Hovudprioriteringane i budsjettet for 2025 er nærmare omtalte i kapittel 1.2. Sjå òg Prop. 1 S (2024–2025) for Nærings- og fiskeridepartementet.

Nokre av ansvarsområda til Samferdselsdepartementet er ikkje ein del av dei økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2025–2036.

Der marknaden ikkje leverer eit tilfredsstillande flyrutetilbod på kommersielle vilkår, kjøper staten flyrutetenestar. Regjeringa held fram med å satse på eit godt tilbod 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 for godstransport nord for Tromsø.

Regjeringa vil sikre eit godt posttilbod, tilpassa den endra etterspurnaden etter posttenester. Det overordna målet for regjeringas postpolitikk er at brukarar over heile landet skal ha tilgang til gode og framtidsretta posttenester, og at det blir gitt eit likeverdig tilbod av leveringspliktige posttenester til ein overkommeleg pris for brukarane.

1.2 Hovudprioriteringar i budsjettet for 2025

Tabell 1.2 Utgifter fordelte på programkategoriar

		(i 1 000 kr)			
Kat.	Nemning	Rekneskap 2023	Saldert budsjett 2024	Budsjettets stilling pr 1. halvår	Forslag 2025
21.10	Administrasjon m.m.	532 763	488 800	490 800	504 200
21.20	Luftfartsformål	2 411 569	5 226 400	5 018 800	5 412 200
21.30	Vegformål	42 299 679	43 074 500	43 826 500	46 891 500
21.40	Særskilde transporttiltak	6 662 289	8 248 800	7 812 500	8 723 200
21.50	Jernbaneformål	31 907 023	32 606 300	32 733 600	32 647 300
	Sum programområde 21	83 813 323	89 644 800	89 882 200	94 178 400
22.10	Posttenester	1 448 367	1 680 600	1 713 550	1 890 500
	Sum programområde 22	1 448 367	1 680 600	1 713 550	1 890 500

Hovudprioriteringane i budsjettforslaget for Samferdselsdepartementet er

- oppfølging av Nasjonal transportplan 2025–2036
- vedlikehald og utbygging av nye riksvegar
- mindre investeringstiltak i dei fire største byområda
- drift, vedlikehald og fornying av jernbaneinfrastruktur

Regjeringa prioriterer eit trygt og framkommeleg vegnett i heile landet. Som oppfølging av Nasjonal transportplan 2025–2036 foreslår regjeringa at vedlikehald av riksveg blir auka med 1,1 mrd. kr. Dette gir rom for å betre tilstanden på viktige delar av infrastrukturen, inkl. tunnelar. Regjeringa foreslår 23,3 mrd. kr til investeringar på riksveg, m.a. til utbygging av nye vegar. Det er prioritert prosjektstart i 2025 på E45 Kløfta i Finnmark og Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i Vestland med raskast mogleg framdrift.

Satsinga på attraktive og klimavennlege byar med god framkome og betre kollektivtilbod gjennom byvekst- og belønningsavtalane blir vidareført. Det er sett av midlar i 2025 til å starte opp fleire nye mindre investeringstiltak i dei fire største byområda. Vidare er det sett av midlar til å følgje opp nye byvekstavtalar for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma.

I samsvar med prioriteringane i Nasjonal transportplan 2025–2036 om å ta vare på det vi har foreslår regjeringa 3,2 mrd. kr meir til drift, vedlikehald og fornying av jernbaneinfrastrukturen.

Avinors økonomi

Det er behov for ei varig styrking av Avinor AS' finansielle resultat. Selskapet blir gitt høve til å reelt auke lufthamnavgiftene til flyselskapa for å dekkje nødvendig resultatforbetring, over ein periode på inntil fem år. Staten vil bidra ved å redusere den fiskale flypassasjeravgifta med ein heilårsverknad på 600 mill. kr, jf. nærmare omtale i Prop. 1 LS (2024–2025) *Skatter og avgifter 2025*. Regjeringa vurderer flypassasjeravgifta i dei årlege budsjetta. Selskapet må òg gi eit bidrag gjennom resultatforbetring i eigen verksemd. Slik bidrar både Avinor, flyselskapa og staten til løysinga.

Nærmare om budsjettforslaget

Administrasjon, forskning og utvikling

Samla budsjettforslag til administrasjon m.m. er på 504,2 mill. kr.

Det er foreslått å løyve 323,5 mill. kr på Samferdselsdepartementets budsjett over kap. 1300. Forslaget omfattar drift av departementet, spesielle driftsutgifter til utgreingar mv., kontingentar til internasjonale organisasjonar og tilskot til trafiktryggleiksformål.

Vidare omfattar programkategorien løyvingar til forskning og utvikling over kap. 1301. Her er det samla foreslått å løyve 180,7 mill. kr. Løyvinga vil i hovudsak gå til samferdselsforskning, inkl. ei ny senterordning for forskning, *Transport 2050*. Til-

skotsordninga til pilotprosjekt for fossilfrie anleggsplassar blir vidareført.

Luftfartsformål

Samla budsjettforslag til luftfartsformål er 5 412,2 mill. kr. Som oppfølging av Nasjonal transportplan 2025–2036 foreslår regjeringa å løyve 50 mill. kr for omstilling til null- og lågutsleppsluftfart.

Det er foreslått å løyve 2 425,1 mill. kr til kjøp av innanlandske flyruter. I forslaget til løyving er det tatt høgde for eit heilt driftsår i ny avtaleperiode i det statlege kjøpet av flyruter (FOT-ruter). Nye FOT-ruteavtalar har gitt halverte maksimaltakstar på billetter, nye ruter og auka kapasitet.

Til ny lufthamn ved Mo i Rana og flytting av Bodø lufthamn er det foreslått eit tilskot til Avinor på i alt 2 516 mill. kr.

Det er det foreslått å løyve 327,0 mill. kr til Luftfartstilsynet.

Til Statens havarikommisjon er det foreslått å løyve 101,3 mill. kr.

Vegformål

Til vegformål er det i alt foreslått å løyve 46 891,5 mill. kr.

Det er foreslått å løyve 40 115,5 mill. kr til Statens vegvesen og 6 755,0 mill. kr til Nye Veier AS.

Driftsutgiftene til Statens vegvesen er foreslått auka. Om lag 220 mill. kr gjeld nye tiltak for å styrke digitalisering, teknologiutvikling og teknisk vedlikehald og drift og forvaltning av system.

Det er foreslått å løyve 10 791,1 mill. kr til drift og vedlikehald av riksveggar over budsjettet til Statens vegvesen. I tillegg kjem midlar til drift og vedlikehald i det årlege bidraget til Nye Veier AS og til OPS-prosjekt. Vedlikehald av riksveg aukar med 1 100 mill. kr frå saldert budsjett 2024. Dette gir rom for å betre tilstanden på viktige delar av infrastrukturen, inkl. tunnelar. Til trafikant- og køyretøytilsyn er det foreslått å løyve 2 496,9 mill. kr.

Til investering i riksveggar er det i alt foreslått å løyve 23,3 mrd. kr. Det er sett av 16,5 mrd. kr på Statens vegvesens investeringspostar og 6,8 mrd. kr til Nye Veier, som i hovudsak driv utbyggingsaktivitet. I tillegg kjem om lag 15,2 mrd. kr i bompengefinansiering til riksveginvesteringar.

Av prosjekta med kostnad over 1 mrd. kr er det venta at delstrekningane E39 Betna–Hestnes i Trøndelag og E6 Svenningelva–Lien i Nordland og prosjekta rv. 4 Roa–Gran grense, inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken, i

Innlandet og E16 Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud blir opna for trafikk i 2025.

Det er prioritert prosjektstart på E45 Kløfta i Finnmark og Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i Vestland med raskast mogleg framdrift.

Det er lagt opp til rasjonell framdrift i igangsette prosjekt, og det blir anleggsstart i prosjekta

- E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 i Akershus
- E134 Røldal–Seljestad i Vestland
- rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland
- E6 Megården–Sommerset i Nordland

Nye Veier har førebels lagt opp til å starte anleggsarbeid for E39 Mandal–Blørstad, som er eit delprosjekt på E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest i Agder.

Til riksvegferjedrifta er det foreslått å løyve 3 284,1 mill. kr. På sambandet rv. 80 Bodø–Røst–Værøy–Moskenes i Nordland er det planlagt mindre rutejusteringar ved oppstart av ny driftskontrakt frå 1. oktober 2025. Vidare omfattar løyvinga gratis ferje til samfunn utan vegsamband til fastlandet og i ferjesamband med under 100 000 passasjerar i året. Det er òg sett av midlar til å vidareføre lågare ferjetakstar.

Det er over Statens vegvesens budsjett foreslått i alt 542,2 mill. kr til tilskotsordningar som er retta mot fylkeskommunane og kommunane. Dette inkluderer ei ny tilskotsordning til militær mobilitet på fylkesveggar. I tillegg blir rammetilskotet til fylkeskommunane med særskild fordeling til fylkesveg reelt auka med 300 mill. kr. Tidlegare kap. 1320 Statens vegvesen, post 65 Tilskot til fylkesveggar, blir overført til rammetilskotet.

Tilskotet til reduserte bomtakstar utanfor byområda blir foreslått løyvd med 768,1 mill. kr.

Det er foreslått å løyve 21,0 mill. kr til Vegtilsynet.

Særskilde transporttiltak

Det er foreslått eit samla budsjett på 8 723,2 mill. kr til særskilde transporttiltak.

Det er foreslått å løyve 6 912,0 mill. kr i til transport i byområde mv. Forslaget er fordelt med 2 365,0 mill. kr i tilskot til store kollektivprosjekt og 4 547,0 mill. kr i andre tilskot til byområda. Regjeringa prioriterer m.a. midlar til fleire nye mindre investeringstiltak i byvekstavtalane for å betre tilhøva for kollektivtransporten, syklistar og fotgjengarar i dei fire største byområda. Det er vidare sett av midlar til å følgje opp byvekstavtale for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma.

Det er lagt til grunn denne fordelinga av tilskotet til dei store kollektivprosjekta i 2025

- 1 610 mill. kr til Fornebubanen i Oslo og Akershus
- 290 mill. kr til Metrobuss i Trondheim
- 465 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren

Andre tilskot til byområda er fordelt med

- 612 mill. kr til tilskot til byvekstavtalar
- 170 mill. kr til belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda
- 1 471 mill. kr til belønningsmidlar til byvekstavtalar
- 291 mill. kr til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk
- 1 090 mill. kr til reduserte bompengar og betre kollektivtilbod i dei fire største byområda
- 60 mill. kr til å fjerne rushtidsavgift på Nord-Jæren
- 820 mill. kr til mindre investeringstiltak på kommunal og fylkeskommunal veg i byvekstavtalar
- 33 mill. kr i tilskot til mindre byområde som ikkje er omfatta av byvekstavtalane

Det er òg sett av i alt om lag 0,8 mrd. kr til mindre investeringstiltak over veg- og jernbanebudsjettet for å følgje opp byvekstavtalane. Midlane over vegbudsjettet vil 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 350,6 mill. kr. Vidare er det foreslått å løyve 172,6 mill. kr til ordninga med forvaltning av system for nasjonal reiseplanleggar og elektronisk billettering. Det er prioritert ein auke på 30 mill. kr til ei digital satsing på meir saumlause reiser og betre bruk av data. Vidare er det foreslått å løyve 22,1 mill. kr til kjøp av tenester frå Entur AS og 37,5 mill. kr til auka samarbeid om data mellom transportverksemdene underlagt Samferdselsdepartementet.

Til avtalane med Hurtigruten Coastal AS og Havila Kystruten AS om kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen–Kirkenes er det foreslått å løyve 1 228,4 mill. kr. Den foreslåtte løyvinga blir fordelt mellom Hurtigruten Coastal AS og Havila Kystruten AS i samsvar med inngåtte avtalar.

Jernbaneformål

Det er foreslått å løyve 32 647,3 mill. kr til jernbaneformål.

Til Jernbanedirektoratet er det foreslått å løyve 32 534,5 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.

Til statleg kjøp av persontransporttenester med tog er det foreslått å løyve 5 976,2 mill. kr. Regjeringa prioriterer eit betre togtilbod på Meråkerbana, Trønderbana og Vossebana. Lågare pris på student- og barnebilletter blir vidareført.

Det er foreslått å løyve 6 596,7 mill. kr til drift og vedlikehald av jernbaneinfrastrukturen. I tråd med prioriteringane i Nasjonal transportplan 2025–2036 om å ta betre vare på eksisterande infrastruktur blir løyvinga til drift og vedlikehald foreslått auka med 1,7 mrd. kr. Løyvinga skal bidra til å nå måla om ein sikker og tilgjengeleg infrastruktur.

Som oppfølging av prioriteringane i Nasjonal transportplan 2025–2036 blir løyvinga til mindre investeringar og fornying skild ut på ein eigen budsjettpost. Løyvingsforslaget er på 7 445,0 mill. kr. Dette inneber 1,5 mrd. kr meir til fornying enn lagt opp til i saldert budsjett 2024.

Det er foreslått å løyve 11 667,2,2 mill. kr til investering og planlegging av jernbaneinfrastruktur. Samla legg regjeringa opp til at det skal bli brukt 13,7 mrd. kr til investeringar i 2025, der 2,0 mrd. kr kjem frå Bane NORs likviditetsbeholdning. Investeringsbudsjettet skal sikre rasjonell framdrift i dei store igangsette prosjekta på Vestfoldbana, Østfoldbana og Dovrebana, som skal gi eit betre tilbod gjennom fleire avgangar og raskare tog. Utbygginga av nytt signal- og tryggingssystem på jernbanenettet (ERTMS) og elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen held fram. Om lag 1,3 mrd. kr vil gå til vidare planlegging av nye effektpakkar og oppstart av einskilde tiltak i effektpakkane som er prioritert i Nasjonal transportplan 2025–2036.

For å ta vare på historisk togmateriell er det foreslått å løyve 40,9 mill. kr til tilskot til kulturminne i jernbanesektoren.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått å løyve 112,8 mill. kr.

Posttenester

Til kjøp av posttenester er det foreslått å løyve 1 890,5 mill. kr.

Løyvinga omfattar m.a. 1 629,8 mill. kr til statleg kjøp av posttenester frå Posten Bring AS, ein auke på 10 pst. frå saldert budsjett 2024. Til avis-

omdeling i delar av landet der det ikkje er kommersielle avisbodnett er det sett av 135,5 mill. kr til kontrakten med Aktiv Norgesdistribusjon for omdeling av aviser på laurdagar, og 121,0 mill. kr til kjøp av avisomdeling på vekedagar etter kontrakt med Posten Bring.

2 Oppmodingsvedtak

2.1 Oppfølging av oppmodingsvedtak

Tabell 2.1 gir ein oversikt over oppfølginga av oppmodingsvedtak under Samferdselsdepartementet. Oversikten omfattar alle vedtaka frå stortings-sesjonen 2023–2024 og dei vedtaka frå tidlegare stortingssesjonar som kontroll- og konstitusjons-

komiteen i Innst. 239 S (2023–2024) 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 2026.

Tabell 2.1 Oversikt over oppmodingsvedtak ordna etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Punkt	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2023–2024	35		Gjere infrastruktur på land for etablerte elektriske ferjer eller andre maritime fartøy tilgjengeleg for annan sjø- og landtransport	Nei
2023–2024	36		Korleis el-infrastrukturen for kommersielle ferjer og hurtigbåtar kan gjerast tilgjengeleg for andre brukarar og krav i komande anbod	Nei
2023–2024	37		Bestille fjerntog til Rørosbanen og sikre universell utforming av toga som blir bestilt	Nei
2023–2024	73		Verkemiddelbruken for nullutsleppslastebilar og verkemiddelpakke for å nå måltala for nullutslepp i 2030	Ja
2023–2024	448		Konsekvensar for driftsstabilitet og beredskap viss tungt vedlikehald av togmateriell ikkje skal lokalisert i Noreg	Nei
2023–2024	499		Luftfartstilsynets kapasitet til å gjennomføre tilsyn	Ja
2023–2024	581		Tverrdepartemental og tverrsektoriell stortingsmelding om dronar	Nei
2023–2024	725		Gjennomgang av bompengeprojektet Ryfast	Nei
2023–2024	824		Prioritere utbygging av E10 Nappstraumen–Å	Ja
2023–2024	825		Ladeinfrastruktur på større ladeanlegg langs riksvegane	Nei
2023–2024	826		Korleis ny teknologi kan takast i bruk for m.a. å oppdage om eit skred når vegen	Ja
2023–2024	827		Rv. 15 Strynefjellet, inkl. arm til Geiranger	Ja
2023–2024	828		Oppstart av rv. 19 Moss i planperioden	Ja

Tabell 2.1 fortsetter

Sesjon	Vedtak nr.	Punkt	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2023–2024	829		Vidareføre Ringeriksbanen og ny E16 Skaret–Hønefoss (FRE 16) som eit fellesprosjekt	Ja
2023–2024	830		Finansieringa til fylkesveg og øyremerkt tilskotsordning for vedlikehald av fylkesveg	Nei
2023–2024	831		Auke kapasiteten på Trønderbanen	Ja
2023–2024	832		Dobbeltspor Stokke–Torp–Sandefjord på Vestfoldbanen	Ja
2023–2024	833		Framskunde arbeidet med å auke kapasiteten på Ofotbanen	Ja
2023–2024	834		Evaluere dei nye rutetidene på FOT-rutene og konsekvensane av halv pris på fullprisbilletane	Nei
2023–2024	835		Det statlege bidraget til Majorstuen stasjon	Ja
2023–2024	836		Innpasse prosjekt som det er fleirtalsvedtak på, i NTP-porteføljen	Ja
2023–2024	917		Direkte nattog frå Oslo til København og/eller Hamburg	Nei
2023–2024	918		Ev. tilskotsordning til langdistansebussar på strekningar utan tog og tilsvarande kommersielle tilbod	Nei
2023–2024	919		Arbeidet med trikk til Bjerke/Tonsenhagen	Ja
2022–2023	71		Vurdere korleis regelverket for autonome køyretøy kan medverke til teknologi- og industriutvikling	Nei
2022–2023	72		Foreslå varierte strekningar som kan førehandsgodkjennast for autonom køyring	Nei
2022–2023	73		Vurdere korleis kompleksiteten i testinga av autonome køyretøy kan aukast og tilpassast godkjenningsprosedyren for testane	Nei
2022–2023	74		Endre regelverket slik at autonome køyretøy kan køyre i normal trafikk og i normal hastigheit på delar av vegnettet	Nei
2022–2023	84		Gjeninnføre plikta til å vere tilknytt ein drosjesentral og driveplikt og talavgrensing i drosjenæringa	Nei
2022–2023	94		Nullutsleppskrav til all løyvebasert verksemd	Nei
2022–2023	104		Vidareføre Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgkastet som eit fellesprosjekt	Ja
2022–2023	117		Pilot/utviklingskontrakt for å innfase null- og lågutsleppsfly for ei eigna rute	Nei
2022–2023	464		Ettermontering av kontaklaus kortbetaling på ladeinfrastruktur	Nei

Tabell 2.1 fortsetter

Sesjon	Vedtak nr.	Punkt	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2022–2023	634		Plan for å handtere FOT-rutene viss det ikkje blir mogleg å erstatte dagens rutefly	Nei
2022–2023	755		Plan for å redusere vedlikehaldsetterslepet på riks- og fylkesvegar	Ja
2022–2023	827		Oppdatere kostnader for å innføre nullutsleppsferjer og -hurtigbåtar	Ja
2022–2023	935		Automatisk trafikkontroll der fartsgrensa er sett ned av omsyn til luft- eller støyforureining	Ja
2021–2022	35	1	Basere anbod i fylkeskommunal ferje- og båttrafikk på nullutsleppsteknologi	Ja
2021–2022	466		Følgje opp skredfaktormodellen og vurdere alle relevante prosjekt på to sikringsnivå	Ja
2021–2022	470		Heilskaplege nasjonale ras- og skredsikringsplanar for riks- og fylkesvegnettet	Ja
2021–2022	553		Framdriftsplan for å få dieseldrivne jernbanestrekningar over på nullutsleppsteknologi	Nei
2021–2022	709		Forsøksprosjekt med nullutsleppsteknologi på dieselbaserte banestrekningar	Ja
2021–2022	842		Nullutslepp eller biogass i alle nye anbod for ferjer og fossilfritt i nye anbod for hurtigbåtar	Ja
2020–2021	800		Forskriftsendring knytt til endring av tillate totalvekt på 7 500 kg eller meir	Nei
2020–2021	960		Medisinsk grunna dispensasjon for svaksynte etter førarkortregelverket	Nei
2020–2021	1098		Permanent løysing for småflyaktiviteten i Oslo-området	Nei
2020–2021	1233		Innarbeide universell utforming av samferdselssektoren som eit overordna mål i all transportplanlegging	Ja

2.2 Stortingssesjonen 2023–2024

Gjere infrastruktur på land for etablerte elektriske ferjer eller andre maritime fartøy tilgjengeleg for annan sjø- og landtransport

Vedtak nr. 35, 21. november 2023

«Stortinget ber regjeringa sette i gang eit arbeid der ein vurderer korleis og på kva måte infrastruktur på land for etablerte elektriske ferjer eller andre maritime fartøy kan gjerast tilgjenge-

leg for annan sjø- og landtransport, gjerne kommersielle lade- og landtraumaktørar.»

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket, er representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Ove Trellevik, Olve Grotle, Alfred Jens Bjørlo, Mathilde Tybring-Gjedde, Svein Harberg og Kjell Ingolf Ropstad om utvida bruk av maritim ladeinfrastruktur, jf. Dokument 8:229 S (2022–2023) og Innst. 42 S (2023–2024).

Sjå omtale av oppmodingsvedtak 36 av 21. november 2023.

Korleis el-infrastrukturen for kommersielle ferjer og hurtigbåtar kan gjerast tilgjengeleg for andre brukarar og krav i komande anbod

Vedtak nr. 36, 21. november 2023

«Stortinget ber regjeringa sikre at det for komande offentlege anbod for kommersielle ferjer og hurtigbåtar blir vurdert korleis el-infrastrukturen kan tilgjengeleggjerast for andre brukarar, og stiller krav om dette i dei komande anboda.»

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket, er representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Ove Trellevik, Olve Grotle, Alfred Jens Bjørlo, Mathilde Tybring-Gjedde, Svein Harberg og Kjell Ingolf Ropstad om utvida bruk av maritim ladeinfrastruktur, jf. Dokument 8:229 S (2022–2023) og Innst. 42 S (2023–2024).

Som ein del av forarbeidet til Nasjonal transportplan 2025–2036 bad Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet i brev av 23. juni 2023 Statens vegvesen å vurdere effektar av å tilpasse og opne ladeinfrastrukturen for ferjer for annan sjøtransport og tyngre køyretøy. Statens vegvesen konkluderte i brev av 3. oktober 2023 med at etablert ladeinfrastruktur for riksvegferjer ikkje passar for annan sjøtransport, både fordi ladeinfrastrukturen er tilpassa dei aktuelle ferjene og ikkje standardisert, og fordi å opne anlegga kan medføre forstyrringar i ferjetrafikken. For at tyngre køyretøy skal kunne bruke ferjeladerane må det ofte etablerast ny ladeinfrastruktur, noko som ikkje alltid er mogleg.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering er det viktig å ta omsyn til at rommet for å leggje til rette for andre brukarar kan variere. I supplerande tildelingsbrev nr. 4 for 2024 gav Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide eit forslag til kriterium for under kva forhold det er formålstenleg å leggje til rette for at investeringar gjorde i nett- og/eller ladeinfrastruktur på anbodsutsette ferje- og hurtigbåtkontraktar kan kome andre fartøy/køyretøy til gode. Det er understreka at trafikktryggleik må tilleggjast vekt, og at marknadssituasjonen for kommersiell hurtiglading bør vere eit tema. Ein slik oversikt skal fungere som støtte for aktørar med ansvar for ferje- og hurtigbåtsamband. Statens vegvesen er òg bedt om å utarbeide ein rettleiar for korleis ei slik tilrettelegging kan gjennomførast i praksis. Korleis det kan leggjast til rette for at kommersielle aktørar kan tilby ladetenester skal vere ein del av dette. Statens vegvesen skal vidare vurdere om, og ev. korleis, tilbudsregimet bør nyt-

tast for å auke tilgjengelegheita for andre brukarar til investeringar gjorde i nett- og/eller ladeinfrastruktur for ferjer og hurtigbåtar i riks- og fylkesvegsamband. Dei kommunar og fylkeskommunar dette gjeld, og bransjen skal involverast i arbeidet. Fristen for oppdraget er 1. november 2024.

Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til saken på eigna måte.

Bestille fjerntog til Rørosbanen og sikre universell utforming av toga som blir bestilt

Vedtak nr. 37, 21. november 2023

«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstrekningene. Videre bes regjeringen sikre universell utforming av alle tog som bestilles til norske jernbanestrekninger.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Tor André Johnsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Hans Andreas Limi om å anskaffe nye togsett til Rørosbanen, jf. Dokument 8:242 S (2022–2023) og Innst. 52 S (2023–2024).

Samferdselsdepartementet ga i supplerende tildelingsbrev nr. 1 for 2024 Jernbanedirektoratet i oppdrag å vurdere hvordan anmodningsvedtaket kan følges opp. Vedtaket er vurdert i sammenheng med utløsning av opsjonene i kontraktene med Alstom og Stadler og behov for å gjennomføre tiltak på infrastrukturen. Jernbanedirektoratet har foreslått å elektrifisere Trønderbanen mellom Stjørdal og Steinkjer og kjøpe nye elektriske regiontog som tillater omdisponering av moderne togsett av type 76 til Rørosbanen. Dette tar utgangspunkt i gjeldende anskaffelser samt ønsket utvikling av togtilbudet både regionalt og nasjonalt. Det settes i statsbudsjettet av midler til å planlegge for elektrifisering av Trønderbanen mellom Stjørdal og Steinkjer, med sikte på at dette tas i bruk i 2030, jf. omtale i Programkategori 21.50 Jernbaneformål i Del II. Det åpner for at Rørosbanen kan få nye tog ved omdisponering av kjøretøy av type 76.

I løpet av 2023–2024 gjennomførte Jernbanedirektoratet og Norske tog AS tilpasninger i nytt fjerntogmateriell som bedre ivaretar hensynet til universell utforming. Departementet har bedt de to virksomhetene utrede ytterligere tiltak som

vurderes inn mot en ev. utløsning av opsjoner i fjerntoganskaffelsen.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Verkemiddelbruken for nullutsleppslastebilar og verkemiddelpakke for å nå måltala for nullutslepp i 2030

Vedtak nr. 73, 4. desember 2023

«Stortinget ber regjeringen om å styrke virkemiddelbruken for nullutslippslastebiler i 2024, og legge fram en virkemiddelpakke med sikte på å nå måltallene for nullutslipp i 2030.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2023–2024) *Nasjonalbudsjettet 2024* og forslaget til statsbudsjett for 2024, jf. Innst. 2 S (2023–2024).

Regjeringen presenterte i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, en tungbilpakke der flere virkemidler er omtalt, jf. kapittel 7.5.1 i meldingen. Med budsjettforslaget for 2025 prioriteres midler for å følge opp tungbilpakken og regjeringens ladestrategi, jf. omtale under Programkategori 21.30 Veiformål i Del II. Videre vil gjennomføring av EUs regelverk om ladeinfrastruktur være et viktig bidrag for å nå måltallet for nullutslipp i 2030.

I 2023 presenterte Statens vegvesen i samarbeid med Nye Veier AS og Enova en plan for lade-stasjoner for tunge kjøretøy langs riksvei. Enova, Oslo kommune og Vestland fylkeskommune har tilskuddsordninger som de neste årene vil gi flere offentlige tilgjengelige hurtigladestasjoner for tunge kjøretøy. Regjeringen foreslår å øke bevilgningen til Enova i 2025, jf. Regjeringas klimastatus- og plan som er særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2024–2025) for Klima- og miljødepartementet.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Konsekvensar for driftsstabilitet og beredskap viss tungt vedlikehold av togmateriell ikkje skal lokaliserast i Noreg

Vedtak nr. 448, 9. januar 2024

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Jernbanedirektoratet umiddelbart setter i gang en utredning av konsekvensene det vil ha for driftsstabilitet og beredskap dersom tungt vedlikehold av togmateriell ikke lenger vil være lokalisert i Norge.»

Utredningen må skje i samarbeid med relevante aktører.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Freddy André Øvstegård, Andreas Sjalg Unneland og Mona Fagerås om å sikre beredskap og driftsstabilitet på norsk jernbane, jf. Dokument 8:28 S (2023–2024) og Innst. 166 S (2023–2024).

Samferdselsdepartementet ga i supplerende tildelingsbrev nr. 3 for 2024 Jernbanedirektoratet i oppdrag å vurdere beredskapshensyn knyttet til vedlikehold av tyngre materiell og å foreta en helhetlig vurdering av nødvendig beredskap for å sikre jernbanens transportevne. Arbeidet bygges på eksisterende og pågående utredningsarbeid samt oppdatering av tidligere vurderinger der dette er nødvendig i lys av den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen, nyere kunnskap og regelverk. Vurderingen skal gjøres i samråd med relevante aktører i jernbanesektoren, sivil beredskap og forsvarsmyndigheter.

Jernbanedirektoratet har i tråd med oppdraget levert en prosjektplan for arbeidet og leveranse om Fase 1 av utredningen. Denne handler om betydningen lokalisering av vedlikeholdstjenester har for beredskap og gir god innsikt i de nevnte forholdene. I Fase 2 vil det være en bredere og mer helhetlig vurdering av vedlikeholdets betydning for nødvendig beredskap for å sikre jernbanens transportevne. Denne skal etter planen leveres 29. november 2024. Sammen med relatert pågående utredningsarbeid vil dette kunne gi et godt samlet bilde av betydningen organisering og lokalisering av vedlikehold har for driftsstabilitet og beredskapsevne.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Luftfartstilsynets kapasitet til å gjennomføre tilsyn

Vedtak nr. 499, 29. februar 2024

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2025 med en vurdering av Luftfartstilsynets kapasitet til å gjennomføre tilstrekkelige tilsyn.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Freddy André Øvstegård, Mona Fagerås og Kirsti Bergstø om bedring av arbeidsvilkår i luftfarten, jf. Dokument 8:51 S (2023–2024) og Innst. 195 S (2023–2024).

Luftfartstilsynet er arbeidstilsyn for flygende personell, og tilsynets oppfølging av arbeidsmiljølovgivningen i luftfarten er et prioritert område i Samferdselsdepartementets etatsstyring. For å styrke tilsynets arbeid og oppfølging av arbeidslivet i luftfarten vedtok Stortinget å øke driftsbevilgningen til Luftfartstilsynet i 2023, jf. Prop. 118 S (2022–2023) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023* og Innst. 490 S (2022–2023). Luftfartstilsynet har gjennomført nyansettelser som øker kapasiteten til å følge opp utenlandske operatører i Norge samt til å gjennomføre flere tilsyn. Departementet vurderer at Luftfartstilsynet har kapasitet til å gjennomføre tilstrekkelige tilsyn.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Tverrdepartemental og tverrsektoriell stortingsmelding om droner

Vedtak nr. 581, 25. april 2024

«Stortinget ber regjeringen om at varslet stortingsmelding om droner er tverrdepartemental og tverrsektoriell, slik at oppdatert strategi omhandler hvordan droner utfordrer flysikkerheten og samfunnssikkerheten samtidig som den legger til rette for utvikling av ubemannet luftfart i Norge. En slik utvikling av ubemannet luftfart bør inkludere hele næringskjeden fra forskning og produksjon av droner, hensiktsmessig regelverksutvikling og en sikker luftfart på tvers av militær og sivil sektor.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland og Erlend Larsen om revisjon av Norges dronestrategi, jf. Dokument 8:88 S (2023–2024) og Innst. 256 S (2023–2024).

Regjeringen tar sikte på å legge frem en stortingsmelding om droner og ny luftmobilitet i 2025.

Gjennomgang av bompengeprojektet Ryfast

Vedtak nr. 725, 6. juni 2024

«Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av bompengeprojektet Ryfast, og snarest komme tilbake til Stortinget med tiltak som vil redusere bompengebelastningen for pendlere.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene

Roy Steffensen, Terje Halleland, Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om å redusere bompengebelastningen i Ryfast, jf. Dokument 8:117 S (2023–2024) og Innst. 386 S (2023–2024).

Vedtaket følges opp i dialog med garantistene Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune. Garantistenes tilbakemelding vil inngå i grunnlaget for departementets videre oppfølging av saken.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Utbygging av E10 Nappstraumen–Å

Vedtak nr. 824, 20. juni 2024

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av E10 Nappstraumen–Å i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2025–2036.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 836 av 20. juni 2024.

Ladeinfrastrukturen på større ladeanlegg langs riksvegane

Vedtak nr. 825, 20. juni 2024

«Stortinget ber regjeringen sørge for at ladeinfrastrukturen på større ladeanlegg langs riksveiene tilrettelegger for at det er mulig å ivareta døgn- og hviletider uten å måtte bryte disse for å flytte bilen etter endt lading.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

På døgnhvileplassene som Statens vegvesen har ansvaret for, vil det være ladeinfrastruktur som sikrer at kjøretøy kan lade over natten, samtidig som døgn- og hviletidsbestemmelser overholdes. På større ladeanlegg vil det legges opp til å samordne lading for tunge kjøretøy med gjennomføring av pause. Ved å tillate oppstilling mellom 15 og 45 minutter vil det i praksis også legges til rette for kortere pauser.

Samferdselsdepartementet er opptatt av at kommersielle ladeoperatører som tilbyr lading på døgnhvileplassene, har mulighet til å drive lønnsomt. Departementet vil derfor jobbe for å finne en fleksibel løsning der det vil være mulig å opp-

fylle kjøre- og hviletidsbestemmelser samtidig som ladeoperatørene kan drive lønnsomt.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Korleis ny teknologi kan takast i bruk for m.a. å oppdage om eit skred når vegen

Vedtak nr. 826, 20. juni 2024

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan ny teknologi kan tas i bruk for å oppdage om et skred når veien, hindre at biler kjører inn i skredområdet og å detektere om det er biler eller mennesker inne i området, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte senest våren 2025.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

Statens vegvesen har lenge arbeidet med nasjonal skred- og flomberedskap og -håndtering. I dette arbeidet har utvikling og bruk av ny teknologi vært en viktig satsing. Statens vegvesen startet i 2024 utviklingsprosjektet *Teknologi for håndtering av naturfare*. Formålet er å ta i bruk og utvikle ny teknologi rundt skredvarslingsanlegg og anlegg for nedspredning av snøskred. I prosjektet vil det bl.a. bli undersøkt muligheter for å videreutvikle skredvarslingsanlegg gjennom bruk av fiberteknologi for å undersøke om det er mennesker eller biler i et område. Statens vegvesen er involvert i testing av slik teknologi i Grasdalen på rv. 15 Strynefjellet. Troms fylkeskommune er også i gang med å teste fiberteknologi til skredvarslingsformål.

Departementet vurderer at dette oppfyller intensjonen i anmodningsvedtaket.

Rv. 15 Strynefjellet, inkl. arm til Geiranger

Vedtak nr. 827, 20. juni 2024

«Stortinget ber regjeringen framskynde rv. 15 Strynefjellet, inkludert arm til Geiranger i Nasjonal transportplan 2025–2036, og sikre oppstart i første seksårsperiode.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 836 av 20. juni 2024.

Oppstart av rv. 19 Moss i planperioden

Vedtak nr. 828, 20. juni 2024

«Stortinget ber regjeringen ta rv. 19 ut av utviklingsporteføljen og sikre oppstart på prosjektet i planperioden.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 836 av 20. juni 2024.

Vidareføre Ringeriksbanen og ny E16 Skaret–Hønefoss (FRE 16) som eit fellesprosjekt

Vedtak nr. 829, 20. juni 2024

«Stortinget ber regjeringen videreføre Ringeriksbanen og ny E16 Skaret–Hønefoss (FRE16) som et fellesprosjekt for å sikre den økonomiske nytten og bærekraften i prosjektet.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 836 av 20. juni 2024.

Finansieringa til fylkesveg og øyremerkte tilskotsordning for vedlikehold av fylkesveg

Vedtak nr. 830, 20. juni 2024

«Stortinget ber regjeringen styrke finansiering til fylkesvei med fokus på trafikkikkerhet, nærings- og beredskapsveier, og videreføre den øremerkede tilskuddsordningen for vedlikehold av fylkesvei.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* er det lagt opp til en økt satsing på fylkesvei, jf. kapittel 13.10, noe som vil sette fylkeskommunene i bedre stand til å ruste opp eget veinett med tiltak innen fornying, ras- og skredssikring, tunnelsikkerhet, i tillegg til trafikkikkerhet og nærings- og beredskapsveier.

Regjeringen foreslår å styrke finansieringen til opprusting og fornying av fylkesvegnettet over tabell C på Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett med reelt 300 mill. kr i 2025. Økningen er i tråd med prioriteringene i Nasjonal trans-

portplan 2025–2036 og vil bidra til at fylkeskommunene kan forsterke sin innsats for å redusere etterslepet på fylkesveiene. Videre foreslås det i samsvar med Nasjonal transportplan 2025–2036 et nytt øremerket tilskudd på 50 mill. kr til opprusting av 14 bruer på fylkesveinettet som er kritiske for militær mobilitet, jf. omtale i Programkategori 21.30 Veiformål i Del II.

Samferdselsdepartementet vurderer at den delen av anmodningsvedtaket som gjelder å styrke finansieringen til fylkesvei er oppfylt.

Videre la regjeringen i Nasjonal transportplan 2025–2036 opp til å avvikle den øremerkede ordningen på kap. 1320 Statens vegvesen, post 65 Tilskudd til fylkesveier, på Samferdselsdepartementets budsjett og overføre midlene til rammetilskuddet til fylkeskommunene på Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett gjennom ordningen med særskilt fordeling til *Opprusting og fornying av fylkesvegnettet* over tabell C. Bakgrunnen for dette er at midlene på tabell C og på post 65 følger samme fylkesvise fordeling.

Samferdselsdepartementet vurderer at det ikke er hensiktsmessig å øremerke midler til det som er å regne som en ordinær driftsoppgave for fylkeskommunene. Det øremerkede tilskuddet utgjør en svært liten del av de samlede midlene fylkeskommunene bruker på fylkesvei hvert år. Overføring av midlene til rammetilskuddet er i tråd med de statlige retningslinjene for finansiering av kommunesektoren. Det å samle tilskuddene som rammetilskudd vil gi større grad av frihet til fylkeskommunene og vil redusere administrative kostnader både for fylkeskommunene og staten. Fylkeskommunene prioriterer fylkesvei i sine budsjetter. Samling av disse midlene over rammetilskuddet på tabell C gir også en bedre samlet oversikt over midlene til opprusting og fornying av fylkesveinettet.

Regjeringen legger på denne bakgrunn opp til å avvikle det øremerkede tilskuddet på kap. 1320, post 65, og overføre midlene til rammetilskuddet med særskilt fordeling til *Opprusting og fornying av fylkesvegnettet* over tabell C på Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett. Det foreslås derfor at anmodningsvedtaket oppheves, jf. forslag til romertallsvedtak.

Auke kapasiteten på Trønderbanen

Vedtaket nr. 831, 20. juni 2024

«Stortinget ber regjeringen sikre videre planlegging og oppstart av kapasitetsøkende tiltak for Trønderbanen som muliggjør to tog i timen mel-

lom Trondheim og Steinkjer i løpet av planperioden.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 836 av 20. juni 2024.

Dobbeltspor Stokke–Torp–Sandefjord på Vestfoldbanen

Vedtaket nr. 832, 20. juni 2024

«Stortinget ber regjeringen starte opp prosjektet dobbeltspor Stokke–Torp–Sandefjord på Vestfoldbanen i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2025–2036.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 836 av 20. juni 2024.

Auke kapasiteten på Ofofbanen

Vedtaket nr. 833, 20. juni 2024

«Stortinget ber regjeringen framskynde det kapasitetsøkende arbeidet på Ofofbanen i Nasjonal transportplan 2025–2026, og sikre oppstart i planperioden.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 836 av 20. juni 2024.

Evaluere dei nye rutetidene på FOT-rutene og konsekvensane av halv pris på fullprispillettane

Vedtaket nr. 834, 20. juni 2024

«Stortinget ber regjeringen evaluere de nye rutetidene på FOT-rutene og konsekvensene av halv pris på fullprispillettene, og finne forbedrede løsninger innenfor anbudsperioden.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

For å vurdere effektene og konsekvensene av halveringen av maksimalt tillatte billettpriser har

Samferdselsdepartementet etter avtaleoppstart 1. april 2024 vært i dialog med Widerøe, som drifter det store flertallet av FOT-rutene. Widerøe har med bakgrunn i erfaringer fra driften, passasjerstatistikk mv., utarbeidet et forslag til styrket tilbud på enkelte FOT-ruter i Finnmark, Lofoten, Vesterålen, Helgeland og Namdalen, der det har vært synlige kapasitetsutfordringer bl.a. som en konsekvens av lavere billettpriser. Ruteendringene skjer innenfor gjeldende juridiske og økonomiske rammer i kontraktene og med selskapets eksisterende flykapasitet. Endringene kan tre i kraft fra og med 31. mars 2025, men Widerøe vil først innhente synspunkter lokalt fra bl.a. kommuner og fylkeskommuner.

Samferdselsdepartementet har videre satt i gang et arbeid for å utrede hvordan det regionale flyrutetilbudet kan videreutvikles og optimaliseres på lengre sikt. Konsekvensvurderinger av endrede rutetider og lavere billettpriser inngår i utredningsoppdraget, men vil først og fremst ha betydning for neste anbudsperiode.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Det statlege bidraget til Majorstuen stasjon

Vedtak nr. 835, 20. juni 2024

«Stortinget ber regjeringen legge inn det statlige bidraget på 500 mill. kroner til Majorstuen stasjon i Nasjonal transportplan 2025–2036, i første seksårsperiode.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 836 av 20. juni 2024.

Innpasse prosjekt som det er fleirtalsvedtak på, i NTP-porteføljen

Vedtak nr. 836, 20. juni 2024

«Stortinget ber regjeringen legge fram en sak som innpasser de prosjekter det nå er flertallsvedtak for i Stortinget i NTP-porteføljen, senest i forbindelse med RNB 2025.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

Samferdselsdepartementet legger opp til å innpasse prosjektene som Stortinget har fattet vedtak

om, innenfor en uendret økonomisk planramme for Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. Departementet viderefører den overordnede fordelingen mellom transportformer og utgiftskategorier i transportplanen. Satsingen på drift, vedlikehold og mindre investerings tiltak som er lagt til grunn, vil følges opp i tråd med planens hovedstrategi om å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt når vi må. Denne prioriteringen er sterkt faglig anbefalt av transportvirksomhetene og fikk bred støtte under stortingsbehandlingen av meldingen, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

Innenfor Statens vegvesens og Jernbanedirektoratets prosjektporteføljer vil noen prosjekter ha særskilt prioritet. Dette gjelder prosjektene som er prioritert og angitt med oppstart i første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2025–2036, samt prosjektene E10 Nappstraumen–Å, rv. 15 Strynefjellet (inkl. arm til Geiranger) og Stokke–Torp–Sandefjord på Vestfoldbanen i tråd med Stortingets anmodningsvedtak. Målet er å starte opp disse prosjektene i første seksårsperiode. For prosjektet Stokke–Torp–Sandefjord er det behov for å jobbe videre med å optimalisere infrastruktur løsningen som vil gi to tog i timen i grunnrute til Skien, med sikte på å redusere kostnadene og bedre den samfunnsøkonomiske lønnsomheten.

Ut over dette består porteføljene av øvrige prosjekter som regjeringen og Stortinget har prioritert. Rv. 19 Moss tas inn i planporteføljen til Statens vegvesen. Ringeriksbanen og E16 Skaret–Hønefoss videreføres som i dag som et fellesprosjekt under Nye Veier AS utenfor selskapets ordinære portefølje, i tråd med Stortingets anmodningsvedtak.

Anmodningsvedtakene om Ofotbanen og Trønderbanen følges opp i tråd med regjeringens prioriteringer i Nasjonal transportplan 2025–2036. Som det går frem av meldingen, kan det bli aktuelt å øke kapasiteten på Ofotbanen og legge enda bedre til rette for malmtransporten og persontrafikken. Viktige tiltak for å få til dette, er å bygge nye kryssingsspor som Søsterbekk, Horisontalen og Katterat, og tiltak for å øke aksellasten fra 31 til 32,5 tonn. Videre legger regjeringen opp til å øke togtilbudet fra timesintervall til halvtimesintervall i grunnrute på Trønderbanen mellom Melhus og Stjørdal, og to tog i timen til Steinkjer i utvidet rushtidsperiode. I videre planlegging skal Bane NOR sørge for at en ytterligere tilbudsforbedring med to tog i timen til Steinkjer i grunnrute kan komme raskest mulig på plass.

For de prioriterte prosjektene gjelder føringen i Nasjonal transportplan 2025–2036 om at dersom

prosjektene ikke endres, gjennom optimalisering eller annen ny informasjon, skal disse gjennomføres først. Systemet med porteføljestyring gir fleksibilitet i den videre oppfølgingen. Gjennomføringen av porteføljene vil avhenge av ressursbruken i det enkelte budsjettår. Porteføljene vil kunne gjennomføres enda raskere dersom Stortinget bevilger tilstrekkelige midler i de årlige budsjettene til at de økonomiske rammene som er lagt til grunn i meldingen, overoppfylles.

Innenfor en uendret økonomisk planramme omprioriteres 500 mill. kr til tilskudd til Majorstuen stasjon i første seksårsperiode. Midlene hentes med lik fordeling fra rammen til byområdene og investeringsrammen til jernbaneformål i Nasjonal transportplan 2025–2036.

Det kan finnes avhengigheter mellom enkelte av prosjektene i porteføljene. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet skal ta hensyn til slike avhengigheter mellom prosjekter når de kommer med sitt faglige råd om gjennomføringsrekkefølge for porteføljen, i tråd med kriteriene for porteføljestyling slik de fremgår av Nasjonal transportplan 2025–2036. Et eksempel på en slik avhengighet finnes på Nord-Jæren, der Samferdselsdepartementet vil arbeide videre med prosjektet E39 Smiene–Harestad for å sikre hensiktsmessig påkobling til E39 Rogfast, som er under bygging, jf. omtale under Programkategori 21.30 Veiformål i Del II.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket samt anmodningsvedtakene 824, 827, 828, 829, 831, 832, 833 og 835 som fulgt opp.

Direkte nattog fra Oslo til København og/eller Hamburg

Vedtak nr. 917, 21. juni 2024

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn trafikkstart senest innen 2030 for direkte nattog fra Oslo til København og/eller Hamburg, og gå i dialog med nødvendige myndigheter og operatører i løpet av 2024.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2023–2024) *Revidert nasjonalbudsjett 2024*, jf. Innst. 447 S (2023–2024).

I supplerende tildelingsbrev nr. 8 for 2024 ga Samferdselsdepartementet Jernbanedirektoratet i oppdrag å gå i dialog med nødvendige operatører om muligheten for å starte opp direkte nattog fra

Oslo til København og/eller Hamburg med trafikkstart senest i 2030. Videre skal direktoratet oppdatere anslag for tilskuddsbehov for kjøp av nattogtrafikk på strekningen. De oppdaterte anslagene skal leveres innen 1. mars 2025.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Ev. tilskotsordning til langdistansebussar på strekninger utan tog og tilsvarande kommersielle tilbod
Vedtak nr. 918, 21. juni 2024

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2025 gi en vurdering av en eventuell tilskuddsordning til langdistansebusser på strekninger uten tog og tilsvarende kommersielle tilbud.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2023–2024) *Revidert nasjonalbudsjett 2024*, jf. Innst. 447 S (2023–2024).

I dag fins det både kommersielle og fylkeskommunale langdistansebusser. Disse binder byer og landsdeler sammen, særlig i områder uten togtilbud, og de er en viktig del av kollektivtilbudet i Norge. Samferdselsdepartementet er kjent med at flere fylkeskommuner har en anstrengt økonomi. Kollektivsektoren har opplevd høy prisvekst på kapitalkostnader, strøm og diesel. Antall reisende er i de fleste fylker tilbake på tilnærmet 2019-nivå, men inntektene er ikke høye nok til å følge kostnadsutviklingen.

Et viktig prinsipp er at kollektivtransporten som hovedregel finansieres gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunene. Når inntektene fra staten kommer som frie midler, har fylkeskommunene ansvar og rett til å foreta prioriteringer på egne ansvarsområder. Ansvaret for lokal kollektivtransport er lagt til fylkeskommunene fordi de er nærmest til å vurdere omfang, rutetilbud og takster for det lokale kollektivtilbudet. En tilskuddsordning som retter seg mot et særskilt rutetilbud vil ikke være i samsvar med ansvarsdelingen i sektoren og hovedprinsippene for finansiering. Videre vil en slik tilskuddsordning være vanskelig å administrere, særlig med tanke på grensegangen mot de kommersielle ekspressbusene.

Samferdselsdepartementet vil imidlertid foreta en nærmere vurdering av å innføre en ev. tilskuddsordning og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Arbeidet med trikk til Bjerke/Tonsenhagen

Vedtak nr. 919, 21. juni 2024

«Stortinget ber regjeringen sikre at Statens vegvesen deltar i det pågående arbeidet med trikk til Bjerke/Tonsenhagen, i dialog med Ruter, innenfor rammene av den lokalt reviderte avtalen om Oslopakke 3, og ha framdrift i oppfølgingen av anbefalingene fra samarbeidsprosjektet mellom Oslo kommune og Statens vegvesen om rv. 4. Det tas forbehold om tilslutning gjennom lokalpolitisk behandling og vedtak om Oslopakke 3 i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2023–2024) *Revidert nasjonalbudsjett 2024*, jf. Innst. 447 S (2023–2024).

Samferdselsdepartementet ba i supplerende tildelingsbrev nr. 11 for 2024 Statens vegvesen delta i det pågående arbeidet med trikk til Bjerke/Tonsenhagen i dialog med Ruter, slik det fremkommer av vedtaket. Statens vegvesen er videre bedt om å rapportere på status for dette arbeidet i årsrapporten for 2024.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

2.3 Stortingssesjonen 2022–2023

Vurdere korleis regelverket for autonome kjøretøy kan medverke til teknologi- og industriutvikling

Vedtak nr. 71, 29. november 2022

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan regelverket for testing av autonome kjøretøy bedre kan bidra til teknologi- og industriutvikling i Norge.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Bruflot om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy, jf. Dokument 8:273 (2021–2022) og Innst. 55 S (2002–2023).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2023–2024) at Statens vegvesen hadde utarbeidet en plan for å følge opp anmodningsvedtak nr. 71, 72, 73 og 74 av 29. november 2022, og at departementet ville følge opp arbeidet med planen i styringsdialogen med Statens vegvesen og komme tilbake til Stortinget på en egnet måte.

Statens vegvesen har utarbeidet forslag til nasjonal strategi for automatisert veitransport som departementet nå vurderer oppfølgingen av. Vegvesenet har i stor grad involvert berørte aktører i arbeidet med strategien. Videre støtter og deltar etaten i etablerte nettverk samt har et eget forum for automatisert transport. Statens vegvesen har også videreutviklet rammeverket og veiledningen for lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy. Viktigheten av regulatorisk tilrettelegging og internasjonalt samarbeid på dette området er også fremhevet i kapittel 9.4 i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2026*. Samferdselsdepartementet arbeider sammen med Statens vegvesen videre med å vurdere behov for ytterligere oppfølging, herunder behov for regulatoriske tilpasninger samt behov knyttet til fysisk og digital infrastruktur.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Foreslå varierte strekninger som kan førehandsgodkjennast for autonom køyring

Vedtak nr. 72, 29. november 2022

«Stortinget ber regjeringen sikre at det i samarbeid med industrien foreslås varierte strekninger som kan forhåndsgodkjennes for autonom kjøring.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Bruflot om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy, jf. Dokument 8:273 (2021–2022) og Innst. 55 S (2002–2023).

Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 71 av 29. november 2022.

Vurdere korleis kompleksiteten i testinga av autonome kjøretøy kan aukast og tilpassast godkjeningsprosedyren for testane

Vedtak nr. 73, 29. november 2022

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan kompleksiteten i testingen av autonome kjøretøy kan økes, og tilpasses godkjeningsprosedyren for testene.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Lar-

sen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Bruflot om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy, jf. Dokument 8:273 (2021–2022) og Innst. 55 S (2002–2023).

Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 71 av 29. november 2022.

Endre regelverket slik at autonome køyretøy kan køyre i normal trafikk og i normal hastighet på delar av vegnettet

Vedtak nr. 74, 29. november 2022

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvilke regelverksendringer som må til for å åpne for muligheten til å kjøre autonome kjøretøy i normal trafikk og i normal hastighet, på utvalgte deler av det ordinære vegnettet.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Bruflot om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy, jf. Dokument 8:273 (2021–2022) og Innst. 55 S (2002–2023).

Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 71 av 29. november 2022.

Gjeninnføre plikta til å vere tilknytt ein drosjesentral og driveplikt og talavgrensing i drosjenæringa

Vedtak nr. 84, 1. desember 2022

«Stortinget ber regjeringen komme med nødvendige lov- og forskriftsendringer for å gjeninnføre plikten til å vere tilknytt en drosjesentral og driveplikt og antallsbegrensning i drosjenæringen i løpet av 2023.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2022–2023) *Nasjonalbudsjettet 2023*, jf. Innst. 2 S (2022–2023).

I Prop. 1 S (2023–2024) opplyste Samferdselsdepartementet det ville følge opp forslagene fra et offentlig utvalg (Drosjeutvalget) i delutredningen, NOU 2023: 22 *På vei mot en bedre regulert drosjenæring*, og høringsinnspillene med sikte på å legge frem en proposisjon for Stortinget med krav om sentraltilknytningsplikt. Videre redegjorde departementet for utvalgets arbeid med delutredning II.

Samferdselsdepartementet fremmet 15. desember 2023 Prop. 39 L (2023–2024) *Endringer i yrkestransportloven (sentraltilknytningsplikt og*

justering av løyveplikten for drosje). Plikt for sentralen omfatter bl.a. å sørge for at en tilstrekkelig andel av drosjene som er tilknyttet sentralen, er utstyrt for transport for personer med nedsatt funksjonsevne. Stortinget vedtok forslaget 15. mars 2024. Lovendringene trådte i kraft 1. september 2024.

Drosjeutvalgets delutredning II, NOU 2024: 15 *En bedre regulert drosjenæring*, som bl.a. vurderer driveplikt og antallsbegrensning, ble lagt frem og sendt på høring 5. juli 2024 med høringsfrist 4. oktober 2024.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Nullutslippsskrav til all løyvebasert verksemd

Vedtak nr. 94, 1. desember 2022

«Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om endring av yrkestransportloven slik at det stilles nullutslippsskrav til all løyvebasert virksomhet der det er mulig i løpet av 2023.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2022–2023) *Nasjonalbudsjettet 2023*, jf. Innst. 2 S (2022–2023).

Samferdselsdepartement opplyste i Prop. 1 S (2023–2024) at Statens vegvesen hadde fått i oppdrag å utrede om det er mulig, og hensiktsmessig, å stille krav om nullutslipp i løyvepliktig persontransport med motorvogn. Videre viste departementet til at det har innført krav til offentlige anskaffelser av personbiler, varebiler og bybusser i en egen forskrift, mens det var sendt på høring forslag til ny forskrift med nullutslippsskrav for ferjer og hurtigbåter, og at departementet ville komme tilbake til saken på egnet måte.

På bakgrunn av oppdrag fra departementet om å utrede om det er mulig, og hensiktsmessig, å stille krav om nullutslipp i løyvepliktig persontransport med motorvogn, har Statens vegvesen utarbeidet et forslag. Samferdselsdepartementet vurderer nå forslaget og vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Vidareføre Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgstet som eit fellesprosjekt

Vedtak nr. 104, 1. desember 2022

«Stortinget ber regjeringen videreføre Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgstet som et fellesprosjekt og vurdere fremdriften og den økonomiske bærekraften i prosjektet frem mot ny NTP.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2022–2023) *Nasjonalbudsjettet 2023*, jf. Innst. 2 S (2022–2023).

I Prop. 1 S (2023–2024) opplyste Samferdselsdepartementet at det la opp til å komme tilbake til saken i meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036.

I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* la regjeringen opp til at fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 deles opp, ved at veiprojektet E16 Skaret–Hønefoss overføres til Nye Veier AS' ordinære portefølje og Ringeriksbanen føres tilbake til Bane NOR SF, jf. kapittel 13.8.2. Samferdselsdepartementet vurderer at dette anmodningsvedtaket er fulgt opp.

Det vises også til anmodningsvedtak nr. 829 og omtale av dette i anmodningsvedtak nr. 836 av 20. juni 2024.

Pilot/utviklingskontrakt for å innfase null- og lågutsleppsfly for ei eigna rute

Vedtaket nr. 117, 1. desember 2022

«Stortinget ber regjeringen vurdere en mulig pilot/utviklingskontrakt for innfasing av null- og lavutsleppsfly for en egnet rute.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2022–2023) *Nasjonalbudsjettet 2023*, jf. Innst. 2 S (2022–2023).

I Prop. 1 S (2023–2024) viste Samferdselsdepartementet til Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi*, der det går frem at regjeringen vil arbeide videre med en vurdering av en pilot/utviklingskontrakt, og at dette arbeidet skjer gjennom en arbeidsgruppe der Samferdselsdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Avinor AS og Luftfartstilsynet deltar. Videre opplyste departementet at det tok sikte på å komme tilbake om videre oppfølging i meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036.

I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* prioriterte regjeringen 1 mrd. kr til en fremskyndet omstilling til null- og lavutslepps-luftfart i Norge. En pilot-/utviklingskontrakt kan være et aktuelt tiltak i oppfølgingen av meldingen.

Videre har Samferdselsdepartementet vært i dialog med Direktoratet for forvaltning og økonomistyring, Statens vegvesen og Sjøfartsdirektoratet for å utveksle erfaringer med innovative anskaffelser.

I første fase av oppfølgingen av meldingen er imidlertid satsingen rettet mot å legge til rette for

testing og demonstrasjon av ny teknologi gjennom å etablere Norge som internasjonal testarena for null- og lavutsleppsfartøy. Det foreslås derfor å bevilge 50 mill. kr til Luftfartstilsynet og Avinor for regulatorisk og faglig tilrettelegging samt til nødvendig infrastruktur for å etablere en testarena, jf. omtale i Programkategori 21.20 Luftfartsformål i Del II. Erfaringene fra testing og demonstrasjon, med tilhørende dialog med markedet, vil være et viktig grunnlag for videre vurderinger av om, og ev. når, en pilot/utviklingskontrakt er et egnet virkemiddel.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Ettermontering av kontaklaus kortbetaling på ladeinfrastruktur

Vedtaket nr. 464, 19. januar 2023

«Stortinget ber regjeringen stille krav om ettermontering av kontaktløs kortbetaling på eksisterende ladeinfrastruktur innen utgangen av 2025.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Kathy Lie om å sikre forbrukervennlig lading via kontaktløs kortbetaling («tæpping») direkte på alle offentlig tilgjengelige hurtig- og lynladere, jf. Dokument 8:19 (2022–2023) og Innst. 151 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2023–2024) at regjeringen vil sørge for at det stilles krav om ettermontering av kontaktløs kortbetaling på eksisterende hurtigladeinfrastruktur innen utgangen av 2025.

Krav om ettermontering av kontaktløs kortbetaling på eksisterende hurtigladeinfrastruktur vil bli gjennomført i forbindelse med at forordningen om utbygging av infrastruktur for alternative drivstoff ((EU) 2023/1804) AFIR, blir tatt inn norsk rett. Det er ventet at dette vil skje i løpet av 2025.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Plan for å handtere FOT-rutene viss det ikke blir mogleg å erstatte dagens rute-fly

Vedtaket nr. 634, 2. mai 2023

«Stortinget ber regjeringen lage en plan for hvordan FOT-rutene skal håndteres dersom det ikke blir mulig å erstatte dagens rute-fly.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi*, jf. Innst. 301 S (2022–2023).

I Prop. 1 S (2023–2024) opplyste Samferdselsdepartementet at regjeringen følger tett behovet for på sikt å skifte ut flyflåten som nå opererer de norske kortbanerutene, og at det er naturlig å vurdere dette i sammenheng med regjeringens mål om fremskyndet omstilling mot en null- og lavutslippsluftfart og arbeidet med meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036. Departementet viste også til arbeidet med null- og lavutslippsluftfart som var nærmere omtalt under anmodningsvedtak nr. 117 av 1. desember 2022.

Samferdselsdepartementet har satt ut et utredningsoppdrag der formålet er å vurdere hvordan myndighetene best mulig kan legge til rette for et godt flyrutetilbud i hele landet til en overkommelig pris, både for de reisende, men også for staten som kjøper. Utreder er bedt om å komme med et forslag som kan danne utgangspunkt for en plan som bl.a. vil følge opp vedtaket. Utredningen skal være ferdig våren 2025.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesvegar

Vedtak nr. 755, 2. juni 2023

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveier og på fylkesveier i samarbeid med fylkeskommunene, og komme tilbake med forslag til Stortinget som del av Nasjonal transportplan.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Kirsti Bergstø om å ta vare på veiene vi har, jf. Dokument 8:182 (2022–2023) og Innst. 374 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2023–2014) at det hadde gitt Statens vegvesen i oppdrag å koordinere en ny kartlegging av tilstanden på fylkesvei og foreslå en overordnet plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveiene. Det var lagt opp til at de aktuelle planene kunne inngå i meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036.

I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* presenterte regjeringen en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlike-

holdsetterslepet på riksveiene. Regjeringens plan kan oppsummeres i fem punkter

- fokus skal vris fra ressursinnsats til måloppnåelse – utviklingen i veinettets tilstand følges med nye indikatorer
- innsatsen skal være datadrevet, tilstands- og kunnskapsbasert
- prioritere tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold slik at veiens funksjon opprettholdes
- forbedre tilstanden gjennom investeringstiltak
- legge til rette for en mer effektiv bruk av midler til vedlikehold og mindre investeringer

Som en del av strategien med å ta vare på det vi har, prioriterer regjeringen også opprusting og vedlikehold av fylkesveinettet i Nasjonal transportplan 2025–2036. Regjeringen legger opp til økte rammer til fylkesvei som vil sette fylkeskommunene bedre i stand til å ta vare på fylkesveinettet.

Regjeringen prioriterer 30,6 mrd. kr i første seksårsperiode og 34,4 mrd. kr til fylkesvei i andre seksårsperiode. Dette innebærer en økning på 1 mrd. kr i årlig gjennomsnitt i første seksårsperiode sammenliknet med saldert budsjett for 2024. Dette er i tråd med Hurdalsplattformen og punktet om å utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier i samarbeid med fylkeskommunene. Fylkeskommunene har ansvar for eget veinett, og staten har tillit til at fylkeskommunene selv prioriterer de veistrekningene der behovene er størst.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Oppdatere kostnader for å innføre nullutslippsferjer og -hurtigbåtar

Vedtak nr. 827, 13. juni 2023

«Stortinget ber regjeringen om å få laget en ekstern rapport med oppdaterte kostnader for innføring av nullutslippsferjer og -hurtigbåtar i samarbeid med ferje- og båtfolkene.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 112 S (2022–2023) *Kommuneproposisjonen 2024*, jf. Innst. 488 S (2022–2023).

I Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet ble det opplyst at kostnadene knyttet til nullutslippsferjer og -hurtigbåtar er kartlagt i flere omganger, og at departementet på det grunnlaget ville vurdere hvordan vedtaket kan følges opp.

Samferdselsdepartementet, i samarbeid med Klima- og miljødepartementet, sendte et forslag til nullutslippskrav til ferjer og hurtigbåter på offentlig høring i 2023. Som en del av sitt svar på den offentlige høringen leverte KS en rapport fra Menon med oppdaterte kostnadsanslag for nullutslippsferjer og hurtigbåter. For å få et best mulig kunnskapsgrunnlag om nullutslippsferjer og hurtigbåter hadde Samferdselsdepartementet våren 2024 dialogmøter med samtlige ferje- og båtfulker.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Automatisk trafikk kontroll der fartsgrensa er sett ned av omsyn til luft- eller støyforureining

Vedtak nr. 935, 16. juni 2023

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 komme tilbake med forslag til kriterier for å etablere automatisk trafikk kontroll for fart også der fartsgrensen er satt ned av hensyn til luft- eller støyforureining. Parallelt med dette settes det i gang et arbeid med å utforme nødvendig hjemmelsgrunnlag.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2022–2023) *Revidert nasjonalbudsjett 2023*, jf. Innst. 490 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2023–2024) at det hadde gitt Statens vegvesen i oppdrag om, i samråd med politiet, å utarbeide forslag til mulige kriterier for automatisk trafikk kontroll (ATK) og vurdere behov for nødvendige endringer i hjemmelsgrunnlaget samt økonomiske og administrative konsekvenser ved slik ev. utvidet bruk av ATK.

I sin tilbakemelding viste Statens vegvesen til at kriteriene i dag åpner for at ATK unntaksvis kan etableres uavhengig av ulykkessituasjonen. Statens vegvesen foreslo derfor å utvide kriterienes punkt 3 med et punkt som gir unntak for strekninger der fartsgrensen er redusert og der fartskriteriet er oppfylt. Slike unntak kan være der fartsgrensen er redusert av hensyn til f.eks. luft- eller støyforureining. Som ved øvrig etablering av ATK skal alternative fartsreduserende tiltak vurderes før ev. etablering. Samferdselsdepartementet deler Statens vegvesens vurdering av at en utvidet bruk av unntaksadgangen i retningslinjene vil være innenfor hjemmelsgrunnlaget for ATK. I samråd med politiet har Statens vegvesen endret retningslinjenes punkt 3.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

2.4 Stortingssesjonen 2021–2022

Basere anbud i fylkeskommunal ferje- og båttrafikk på nullutslippsteknologi

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 nullutslippsteknologi, 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).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2023–2024) at det hadde sendt på høring forslag til en forskrift om nullutslippskrav for ferjer og hurtigbåter. Videre opplyste departementet at det ble tatt sikte på at kravet til ferjene innføres så snart som mulig, og at kravet til hurtigbåter gjelder fra 1. januar 2025. Det ble også varslet at regjeringen skulle se nærmere på hvordan fylkeskommunene skal kompenseres for dette, i tråd med Hurdalsplattformen. Departementet anså anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Ved behandlingen av Meld. St. 4 (2023–2024) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2022–2023*, jf. Innst. 239 S (2023–2024), uttalte et flertall i kontroll- og konstitusjonskomiteen:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Venstre, viser til at flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen fremhever at anmodningsvedtaket ikke kan utkvitteres for forslag er lagt frem og det er en plan for hvordan fylkeskommunene skal kompenseres for merkostnader. Flertallet stiller seg bak innspillet fra flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen og mener derfor at rapporteringen ikke anses avsluttet.»

Samferdselsdepartementet har vurdert de innkomne innspillene til høringsforslaget. Regjeringen vil innføre nullutslippskrav til offentlige anbud av ferjer og ferjetjenester fra 1. januar 2025, og det foreslås å bevilge 50 mill. kr for 2025 i økonomisk kompensasjon for kravet over fylkeskommunenes rammetilskudd, tabell C, på Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett. Kravet gjel-

der for anbud som kunngjøres etter 1. januar 2025. Regjeringen vil ikke innføre krav til hurtigbåter nå. Samferdselsdepartementet vurderer at det er stor usikkerhet omkring kostnadene ved nullutslipps hurtigbåter og at forholdene foreløpig ikke ligger til rette for et generelt nullutslippskrav. Regjeringen foreslår heller å styrke Hurtigbåtprogrammet i Miljødirektoratet med 200 mill. kr i form av økt tilsagnsfullmakt i 2025 for å finansiere pilotstrekninger etter søknad og konkurranse. Regjeringen tar sikte på å innføre krav til hurtigbåter på et senere tidspunkt.

Med dette legger regjeringen til grunn at anbud i fylkeskommunal ferje- og båttrafikk base- res på nullutslippsteknologi, og at fylkeskommune- nene kompenseres for dette.

Anmodningsvedtaket anses derfor som utkvit- tert.

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 kostnadsanalyser. Vidare ber Stortinget regjeringa syte for at fylkeskommune- nane 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).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2023–2024) at som ein del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036 skulle Statens vegvesen, i tett dialog med fylkeskommunane, gå gjennom reknemodellen for skredfaktor med mål om å gjere denne enklare og betre, og at framlegg til ny reknemodell for skredfaktor blei levert i august 2023.

Etter ein høyringsprosess mot fylkeskommune- nane har Statens vegvesen i 2024 gjort ferdig ein ny reknemodell for skredfaktor. Etaten har òg gjennom Nasjonal vegdatabank lagt til rette for at det på skredpunkt kan leggjast inn to ulike sikringstiltak med tilhøyrande kostnader. I opp- datering av skredpunkt som blei levert som

grunnlag for Nasjonal transportplan 2025–2036, leverte alle vegeigarar to ulike tiltak på skred- punkt der dei vurderte dette som aktuelt.

Korleis ny modell slår ut, blir testa i 2024. Basert på resultatata vil ein vurdere om modellen skal takast i bruk. Samferdselsdepartementet vurderer at arbeidet med ny skredfaktormodell er godt i gang, og at fylkeskommunane er godt invol- verte i arbeidet.

Departementet vurderer at dette oppfyller intensjonen i oppmodingsvedtaket.

Heilskaplege nasjonale ras- og skredsikringsplanar for riks- og fylkesvegnettet

Vedtak nr. 470, 5. april 2022

«Stortinget ber regjeringa sette fortgang i arbei- det 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. Doku- ment 8:91 S (2021–2022) og Innst. 225 S (2021–2022).

I Prop. 1 S (2023–2024) opplyste Samferdsels- departementet at det hadde bedt Statens vegvesen levere oppdatert kartlegging for ras- og skred- sikring på riks- og fylkesveg til arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036.

Oppdatert kartlegging av skredpunkt på riks- og fylkesveg blei presentert i Nasjonal transport- plan 2025–2036, jf. kapittel 13.6.7. Det er identifi- sert 461 skredutsette punkt på riksvegnettet. Av disse er 255 i høg eller middels kategori. Tilsva- rande er det på fylkesvegnettet nær 1 700 skredut- sette punkt, der 541 er i høg eller middels kate- gori. Kartlegginga blir lagt til grunn for ein nasjo- nal gjennomføringsplan for ras- og skredsikring av alle riks- og fylkesvegar med høg og middels skredfaktor. Heile planen er presentert i Nasjonal transportplan 2025–2036, kapittel 13.6.7, men er i korte trekk:

- Kartlegginga av skredpunkt på riksveg skal vere utgangspunkt for prioritering av skredsik- ringsprosjekt og tiltak på riksvegnettet.
- Fylkeskommunane kan leggje den oppdaterte kartlegginga av skredpunkt på fylkesveg til grunn som utgangspunkt for prioritering av

skredsikringsprosjekt og tiltak på fylkesvegnettet.

- Staten og fylkeskommunane samarbeider om å utvikle ein revidert skredfaktormodell.

Det er eit mål å utbetre flest mogleg av dei kartlagde skredpunktta i høg og middels kategori i løpet av planperioden.

Samferdselsdepartementet vurderer med dette at oppmodingsvedtaket er følgt opp.

Framdriftsplan for å få dieseldrivne jernbanestrekningar over på nullutslippsteknologi

Vedtak nr. 553, 10. mai 2022

«Stortinget ber regjeringen legge frem en tidfestet fremdriftsplan for å få de gjenstående 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 energibærer for tog, jf. Dokument 8:129 S (2021–2022) og Innst. 280 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2023–2024) at departementet ville sette i gang en kvalitetssikring av konseptvalget (KS1) for reduserte utslipp av klimagasser fra jernbanen (KVU GREEN), jf. omtale av anmodningsvedtak nr. 709 av 10. juni 2022.

Metier og Vista analyse har kvalitetssikret KVU GREEN. Sluttrapporten ble levert 1. mars 2024. Samferdselsdepartementet jobber nå med å følge opp rapportene og vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Forsøksprosjekt med nullutslippsteknologi på dieselaserte banestrekningar

Vedtak nr. 709, 10. juni 2022

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

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 36 (2020–2021) *Energi til arbeid – langsiktig verdiskaping fra norske energiresurser* og Meld. St. 11

(2021–2022) *Tilleggsmelding til Meld. St. 36 (2020–2021)*, jf. Innst. 446 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2023–2024) at departementet ville sette i gang en kvalitetssikring av konseptvalget (KS1) for reduserte utslipp av klimagasser fra jernbanen (KVU GREEN), slik at departementet har anbefalingen fra konseptvalgutredningen, kvalitetssikrers vurderinger av grunnlaget og høringsinnspill for saken behandles. Videre opplyste departementet at det deretter ville få vurdert hvilken av dagens dieselaserte banestrekninger som er best egnet for et forsøksprosjekt. Uansett hva den endelige konklusjonen blir, ville det med et normalt anskaffelsesløp sannsynligvis ikke være mulig å ha slik teknologi fullt implementert før etter 2030.

Relevant nullutslippsteknologi på jernbanen er forbi utprøvningsfasen og trenger ikke nærmere utprøving. Behovet vil dermed primært handle om å vurdere ulike løsninger i markedet, og hvordan de er egnet i norsk klima og topografi. Banestrekningen mellom Rognan og Bodø (Saltpendelen) kan være aktuell for utprøving av batteridrift med deelektrifisering. Samferdselsdepartementet vurderer at det er for tidlig å starte opp et prøveprosjekt nå, og at det heller bør vurderes på nytt i sammenheng med en ev. investeringsbeslutning for Nordlandsbanen, spesielt i lys av at nytten er relativt liten sett opp mot investeringskostnadene hvis dette ikke skjer samtidig.

Samferdselsdepartementet anser med dette at intensjonen med anmodningsvedtaket er fulgt opp.

Nullutslipp eller biogass i alle nye anbud for ferjer og fossilfritt i nye anbud for hurtigbåtar

Vedtak nr. 842, 17. juni 2022

«Stortinget ber regjeringen snarest mulig forskriftsfeste krav om nullutslipp eller biogass i alle nye anbud for ferjer og krav om fossilfritt i nye anbud for hurtigbåtar, 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).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2023–2024) at det hadde sendt på høring forslag til en forskrift om nullutslippskrav for ferjer og hurtigbåtar. Videre opplyste departementet at det ble tatt sikte på at kravet til ferjene innføres så snart som mulig, og at kravet til hurtigbåtar gjelder fra 1. januar 2025. Det ble også varslet at regje-

ringen skulle se nærmere på hvordan fylkeskommunene skal kompenseres for dette, i tråd med Hurdalsplattformen. Departementet anså anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Ved behandlingen av Meld. St. 4 (2023–2024) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortings sesjonen 2022–2023*, jf. Innst. 239 S (2023–2024), uttalte et flertall i kontroll- og konstitusjonskomiteen:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Venstre, viser til uttalelsen fra flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen bestående av Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Venstre i brev av 15. januar 2024.»

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Venstre, deler det nevnte flertallets syn på at anmodningsvedtaket ikke kan utkvitteres før kravet til nullutslipp for hurtigbåter er innført.»

Samferdselsdepartementet har vurdert de innkomne innspillene til høringsforslaget. Regjeringen vil innføre nullutslippskrav til offentlige tilbud av ferjer og ferjetjenester. Kravet gjelder for tilbud som kunngjøres etter 1. januar 2025. Regjeringen foreslår å bevilge 50 mill. kr for 2025 i økonomisk kompensasjon for kravet over fylkeskommunenes rammetilskudd, tabell C, på Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett. Regjeringen vil ikke innføre krav til hurtigbåter nå. Samferdselsdepartementet vurderer at det er stor usikkerhet omkring kostnadene ved nullutslippshurtigbåter, og at forholdene foreløpig ikke ligger til rette for et generelt nullutslippskrav. I stedet foreslår regjeringen å styrke Hurtigbåtprogrammet i Miljødirektoratet med 200 mill. kr i form av økt tilsagnsfullmakt i 2025 for å finansiere pilotstrekninger etter søknad og konkurranse. Med dette legger regjeringen opp til å forskriftsfeste et krav til ferjene i tråd med anmodningsvedtaket, mens det tas sikte på å innføre krav til hurtigbåter på et senere tidspunkt.

Anmodningsvedtaket anses som utkvittert.

2.5 Stortings sesjonen 2020–2021

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

Vedtak nr. 800, 13. april 2021

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

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

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2023–2024) at det tok sikte på at et forskriftsfor- slag kunne sendes på offentlig høring i løpet av 2023.

Oppfølgingen har tatt mer tid enn ventet. Samferdselsdepartementet tar sikte på at et forskriftsfor- slag kan sendes på høring i løpet av 2024 og vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Medisinsk grunna dispensasjon for svaksynte etter førarkortregelverket

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 (2023–2024) redegjorde Samferdselsdepartementet for tilrådingene i rapport fra Helsedirektoratet og Statens vegvesens i 2022. Departementet opplyste at det deler etatenes vurderinger om at det ikke er rettslig handlingsrom etter EØS-avtalen til å gjeninnføre en dispensasjonsadgang for helsekravene til førerkort, og at dagens regler der helsekravene for kjøreseddel for drosje er de samme som for førerkort for buss er godt begrunnet og burde videreføres. Videre opplyste departementet at det ser at det kan være

grunn til å vurdere nærmere å innføre en utvidet dispensasjonsadgang for særegne tilfelle, en sikkerhetsventil med høy terskel og basert på individuell medisinsk vurdering, og ville i samråd med Helse- og omsorgsdepartementet vurdere hvordan dette kunne følges opp videre.

I tildelingsbrevet for 2024 fikk Statens vegvesen, i samråd med Helsedirektoratet, i oppdrag å vurdere nærmere mulighetene for å innføre en smal, men reell sikkerhetsventil med høy terskel som kan gi grunnlag for i særegne tilfelle å gi unntak fra helsekravene for kjøreseddel etter en individuell medisinsk faglig vurdering og ev. en kjørevurdering. Fristen for utredning og tilråding er 31. desember 2024.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Permanent løysing for småflyaktiviteten i Oslo-området

Vedtak nr. 1098, 2. juni 2021

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

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

I Prop. 1 S (2023–2024) opplyste Samferdselsdepartementet at kommunestyret i Lillestrøm besluttet våren 2023 å be kommuneadministra-

sjonen om ytterligere utredning av beslutningsgrunnlaget i saken.

Lillestrøm kommune har opplyst at saken om fremtidig utvikling av Kjeller flyplass etter planen skal behandles i kommunestyret i løpet av høsten 2024.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

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

Vedtak nr. 1233, 15. juni 2021

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

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

I Prop. 1 S (2023–2024) opplyste Samferdselsdepartementet at sammen med innspill fra transportvirksomhetene ville en utredning fra Transportøkonomisk institutt om kunnskapsgrunnlaget og arbeidet med universell utforming av transportsystemet, være grunnlag til arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036.

Det vil være vanskelig å oppgradere samtlige små og store holdeplasser, stasjonsområder, tilkomster, transportmidler mv. i transportsystemet til å bli universelt utformet innen 2035. Regjeringens vurderinger av arbeidet med universell utforming er omtalt i kapittel 5.6 i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

3 Oversikt over budsjettforslaget mv.

3.1 Utgifter og inntekter fordelt på kapittel

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

Utgifter fordelt på kapittel

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025	Endring i pst.
Administrasjon m.m.					
1300	Samferdselsdepartementet	302 768	301 700	323 500	7,2
1301	Forskning og utvikling mv.	229 995	187 100	180 700	-3,4
<i>Sum kategori 21.10</i>		<i>532 763</i>	<i>488 800</i>	<i>504 200</i>	<i>3,2</i>
Luftfartsformål					
1310	Flytransport	925 398	1 934 600	2 427 100	25,5
1311	Tilskot til regionale flyplassar	7 927			0,0
1313	Luftfartstilsynet	304 262	305 500	327 000	7,0
1314	Statens havarikommisjon	98 982	99 000	101 300	2,3
1315	Tilskot til Avinor AS	1 075 000	2 887 300	2 556 800	-11,4
<i>Sum kategori 21.20</i>		<i>2 411 569</i>	<i>5 226 400</i>	<i>5 412 200</i>	<i>3,6</i>
Vegformål					
1320	Statens vegvesen	36 046 570	36 546 400	40 115 500	9,8
1321	Nye Veier AS	6 233 457	6 507 700	6 755 000	3,8
1323	Vegtilsynet	19 652	20 400	21 000	2,9
<i>Sum kategori 21.30</i>		<i>42 299 679</i>	<i>43 074 500</i>	<i>46 891 500</i>	<i>8,9</i>
Særskilde transporttiltak					
1330	Særskilde transporttiltak	1 400 984	1 769 400	1 811 200	2,4
1332	Transport i byområde mv.	5 261 305	6 479 400	6 912 000	6,7
<i>Sum kategori 21.40</i>		<i>6 662 289</i>	<i>8 248 800</i>	<i>8 723 200</i>	<i>5,8</i>

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025	Endring i pst.
Jernbaneformål					
1352	Jernbanedirektoratet	31 609 522	32 496 600	32 534 500	0,1
1354	Statens jernbanetilsyn	97 391	109 700	112 800	2,8
1356	Bane NOR SF	200 110			0,0
<i>Sum kategori 21.50</i>		<i>31 907 023</i>	<i>32 606 300</i>	<i>32 647 300</i>	<i>0,1</i>
Sum programområde 21		83 813 323	89 644 800	94 178 400	5,1
Posttenester					
1370	Posttenester	1 448 367	1 680 600	1 890 500	12,5
<i>Sum kategori 22.10</i>		<i>1 448 367</i>	<i>1 680 600</i>	<i>1 890 500</i>	<i>12,5</i>
Sum programområde 22		1 448 367	1 680 600	1 890 500	12,5
Sum utgifter		85 261 690	91 325 400	96 068 900	5,2

Inntekter fordelt på kapittel

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025	Endring i pst.
Administrasjon m.m.					
4300	Samferdselsdepartementet	726	900	850	-5,6
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>726</i>	<i>900</i>	<i>850</i>	<i>-5,6</i>
Luftfartsformål					
4312	Avinor AS	444 370	305 500		-100,0
4313	Luftfartstilsynet	145 283	175 000	154 700	-11,6
5619	Renter av lån til Avinor AS	10 368	4 000		-100,0
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>600 021</i>	<i>484 500</i>	<i>154 700</i>	<i>-68,1</i>
Vegformål					
4320	Statens vegvesen	1 559 289	1 469 200	1 513 900	3,0
4321	Nye Vegar AS	900 000			0,0
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>2 459 289</i>	<i>1 469 200</i>	<i>1 513 900</i>	<i>3,0</i>
Særskilde transporttiltak					
4330	Særskilde transporttiltak	20 427	21 300	22 100	3,8
4331	Infrastrukturfond	100 000 000			0,0
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>100 020 427</i>	<i>21 300</i>	<i>22 100</i>	<i>3,8</i>
Jernbaneformål					
4352	Jernbanedirektoratet	6 966	5 900	6 100	3,4
4354	Statens jernbanetilsyn	16 637	15 000	15 600	4,0
5611	Aksjer i Vygruppen AS	66 500	25 000		-100,0
5672	Bane NOR SF – Utbytte	50 000	53 000		-100,0
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>140 103</i>	<i>98 900</i>	<i>21 700</i>	<i>-78,1</i>
	Sum programområde 21	103 220 566	2 074 800	1 713 250	-17,4
	Sum inntekter	103 220 566	2 074 800	1 713 250	-17,4

3.2 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 2024	Forslag 2025
1301	70	Pilotprosjekt for utsleppsfrie anleggsplassar	26 191	27 400
1301	71	Noregs forskingsråd		77 300
1301	72	Noregs forskingsråd – NTP-formål		41 000
1310	70	Kjøp av innanlandske flyruter	56 789	2 427 100
1315	71	Tilskot til pålagde oppgåver	93 956	2 516 000
1320	22	Drift og vedlikehald av riksvegar		10 791 100
1320	28	Trafikant- og køyretøytilsyn	81 243	2 496 900
1320	29	OPS-prosjekt	157 444	6 510 400
1320	64	Utbetring på fylkesvegar for tømmertransport	11 600	1 500
1320	65	Tilskot til fylkesvegar	23 667	
1320	66	Tilskot til tryggare skulevegar og nærmiljø	3 700	40 000
1320	67	Militær mobilitet på fylkesvegar		50 000
1320	72	Tilskot til riksvegferjedrifta	154 774	3 284 100
1330	60	Utvida TT-ordning for brukarar med særskilde behov	20 000	350 600
1330	76	Reiseplanleggjar og elektronisk billettering	11 017	172 600
1332	63	Særskild tilskot til store kollektivprosjekt	263 909	2 365 000
1332	66	Tilskot til byområde	224 251	4 547 000
1352	21	Spesielle driftsutgifter – utgreingar	10 000	146 000
1352	70	Kjøp av persontransport med tog	227 000	5 982 100
1352	74	Tilskot til togmateriell mv.		154 600
1370	70	Kjøp av posttenester	15 791	1 890 500

3.3 Endringer i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2024

Tabellane 3.1 og 3.2 viser løyvingsendringar etter saldert budsjett 2024.

Tabell 3.1 Endring i utgifter fordelt på kapittel og post

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2024	Endring	Revidert budsjett
1300	01	104	447	182 900	6 000	188 900
1301	21	104	447	11 900	-2 000	9 900
1301	50	104	447	145 200	-2 000	143 200
1310	70	104	447	1 934 600	101 400	2 036 000
1314	01	104	447	99 000	3 000	102 000
1315	71	104	447	2 887 300	-312 000	2 575 300
1320	01	104	447	4 566 100	50 000	4 616 100
1320	22	104	447	9 720 700	640 600	10 361 300
1320	28	104	447	2 429 600	-80 000	2 349 600
1320	61	104	447	376 000	125 300	501 300
1320	65	104	447	415 300	95 100	510 400
1320	72	104	447	3 284 000	-79 000	3 205 000
1330	71	104	447	0	3 700	3 700
1332	63	104	447	2 571 500	-440 000	2 131 500
1352	70	104	447	5 368 800	127 300	5 496 100
1370	70	104	447	1 680 800	32 950	1 713 550

Tabell 3.2 Endring i inntekter fordelt på kapittel og post

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2024	Endring	Revidert budsjett
4300	85	104	447	0	110 000	110 000
4330	70	104	447	0	25 800	25 800
5611	85	104	447	25 000	1 500	26 500
5672	85	104	447	53 000	-53 000	0

Del II
Nærmere omtale av bevilgningsforslagene

4 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 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025	Endring i pst.
1300	Samferdselsdepartementet	302 768	301 700	323 500	7,2
1301	Forskning og utvikling mv.	229 995	187 100	180 700	-3,4
	Sum kategori 21.10	532 763	488 800	504 200	3,2

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025	Endring i pst.
4300	Samferdselsdepartementet	726	900	850	-5,6
	Sum kategori 21.10	726	900	850	-5,6

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

Samlet budsjettforslag for programkategorien er 504,2 mill. kr i utgifter og 0,9 mill. kr i inntekter.

Det foreslås 201,6 mill. kr til departementets driftsbudsjett, fordelt med 189,2 mill. kr til driftsutgifter og 12,4 mill. kr utredninger mv. Til kontingenter m.m. til internasjonale organisasjoner foreslås 37 mill. kr. Til tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. foreslås 77,3 mill. kr, og til å følge opp Barnas transportplan som inngår i Nasjonal transportplan 2025–2036, foreslås 7,6 mill. kr.

Til forskning og utvikling mv. foreslås det 180,7 mill. kr. Det foreslås 153,3 mill. kr til samferdselsforskning der 77,3 mill. kr foreslås som tilskudd til Norges forskningsråd innenfor programmer til energi og transport. Til Pilot-T-ordningen som inngår i Nasjonal transportplan 2025–2036, foreslås til sammen 70 mill. kr. Forskningsrådet og Innovasjon Norge forvalter denne ordningen i samarbeid. Videre er det satt av 6 mill. kr til å en ny senterordning for forskning – Transport 2050 i regi av Norges forskningsråd. Ordningen skal bidra med forskning som faggrunnlag for myndighetenes planlegging og prioritering. Til tilskuddsordningen til pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser foreslås det 27,4 mill. kr.

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. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. 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 og Bane NOR SF. Forvaltningen av statens eierskap til Flytoget AS ble 1. juli 2024 overført fra Nærings- og fiskeridepartementet til Samferdselsdepartementet.

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025
01	Driftsutgifter	187 998	182 900	189 200
21	Spesielle driftsutgifter			12 400
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	35 323	37 000	37 000
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	79 447	81 800	77 300
73	Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan			7 600
	Sum kap. 1300	302 768	301 700	323 500

For endring i bevilgninger etter saldert budsjett 2024 vises det til kapittel 3.3 i Del I.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 189,2 mill. kr til drift av Samferdselsdepartementet.

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

Post 21 Spesielle driftsutgifter

Det foreslås bevilget 12,4 mill. kr. Denne posten erstatter tidligere post 21 Utredninger vedrørende, miljø, trafikksikkerhet mv. på kap. 1301.

Bevilgningen skal fortsatt dekke eksterne utredninger som Samferdselsdepartementet trenger bl.a. for å innhente ny kunnskap, gjennomføre evalueringer eller iverksette vedtatt politikk.

Videre skal bevilgningen dekke utgifter til tidsbegrenset utvalgsarbeid.

Det ble i 2023 gjennomført flere utredningsprosjekter på oppdrag fra departementet finansiert over kap. 1301, post 21, bl.a. *Utredning av organisering av veisektoren*, som var del av departementets gjennomgang av organiseringen av veisektoren i arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036. Menon Economics leverte rapporten *Evaluering av omorganisering av veisektoren ved introduksjonen av et veiselskap* (Menon-publikasjon nr. 159/2023). Som en del av departementets arbeid med å evaluere tilskuddsordningene i byområdene leverte Transportøkonomisk institutt høsten 2023 en gjennomgang av kostnadseffektivitet og måloppnåelse i byvekstavtalene.

Videre dekte bevilgningen i 2023 utgifter til et ekspertutvalg som skulle vurdere behov for en ev. tredje rullebane på Oslo lufthavn, Gardermoen.

I 2025 vil bevilgningen gå til å gjennomføre flere utredningsprosjekter og utvikle statistikk på samferdselsfeltet. Resultatene publiseres bl.a. på departementets nettsider.

Transportøkonomisk institutt utarbeider årlig statistikk for transportytelser i Norge, mens Statistisk sentralbyrå gjennomfører prosjektet *Samferdsel og miljø*. Samferdselsdepartementet planlegger også å bidra med finansiering til *Veikantundersøkelse om rus i trafikken*, i samarbeid med Statens vegvesen, Helsedirektoratet og Oslo universitetssykehus. Prosjektet vil gjennomføres av Oslo universitetssykehus som skal analysere spyttprøver fra om lag 7 500 tilfeldige motorvognførere i normal veitrafikk på Østlandet i samarbeid med Utrykningspolitiet og Oslo politidistrikt. Prøvene skal analyseres for alkohol, narkotika og trafikkfarlige legemidler. Resultatene skal sammenliknes med situasjonen ved tilsvarende studier i 2008–2009 og 2016–2017 for å se om forekomsten av rusmidler blant førere har endret seg.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 37 mill. kr.

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 mv.

Det foreslås bevilget 77,3 mill. kr. Bevilgningen for 2025 fordeles med

- 63,3 mill. kr til Trygg Trafikk
- 4,7 mill. kr til Syklistenes Landsforening
- 2,7 mill. kr til ITS Norge
- 0,6 mill. kr til Transportøkonomisk institutt – Trafikksikkerhetshåndboken

- 5,0 mill. kr til tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak
- 1,0 mill. kr til prisen Årets trafikksikkerhetskommune

Trygg Trafikk

Det settes av 63,3 mill. kr i tilskudd til Trygg Trafikk. Se også kap. 1300, post 73 Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan.

Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon og et bindeledd mellom det frivillige og det 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 godkjenningssystemet *Trafikksikker kommune*. Organisasjonen leder og koordinerer en rekke prosjekter som læringsportalen *Sykkeldyktig* og *Hjertesone* og har flere samarbeidsfora.

I tillegg til egne inntekter finansieres Trygg Trafikk gjennom statstilskudd og andre tilskudd. Tilskuddet fra staten vil i 2025 utgjøre om lag 56 pst. av Trygg Trafikks budsjetterte inntekter.

I 2023 fortsatte Trygg Trafikk arbeidet innenfor sine tre satsingsområder – trafikksikkerhet for barn og ungdom, ansvarlige og kompetente trafikanter og trafikksikkerhet som samfunnsansvar. Trygg Trafikk bidro i trafikksikkerhetsarbeidet gjennom ulike aktiviteter og informasjons- og påvirkningsarbeid. Organisasjonen lanserte i 2023 bl.a. en hjelmtest for voksne og gjennomførte en undersøkelse om sikring av barn i bil. Videre gjennomførte organisasjonen holdningskampanjer knyttet til oppmerksomhet under kjøring og smartere adferd på elsparkesykkel.

Trygg Trafikk opplyser at organisasjonen i 2025 vil videreføre aktivitetsnivået innenfor sine tre satsingsområder. Organisasjonen ønsker å hente inn oppdatert kunnskap om trafikantadferd, særlig for eldre og unge førere samt opprettholde aktivitetsnivået i de nasjonale fellesprosjektene *Sykkeldyktig* og *Hjertesone*. Trygg Trafikk vil fortsette innsatsen med godkjenningsordningene *Trafikksikker kommune* og *Trafikksikker fylkeskommune*, som begge er et verktøy for systematisk trafikksikkerhetsarbeid på tvers av kommunale sektorer.

Syklistenes Landsforening

Det settes av 4,7 mill. kr i tilskudd til Syklistenes Landsforening (Syklisteforeningen).

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.

Foreningen er en ideell landsomfattende medlemsforening som arbeider for å fremme sykling og sykkel som transportmiddel. Den skal arbeide for økt trafikksikkerhet for syklistene og deres medtrafikanter og for å redusere antall ulykker og dødsfall der myke trafikanter er involvert. Foreningen skal videreføre arbeidet for å øke sykkelandelen nasjonalt og i større byområder, og den skal bidra til at fremtidig vekst i persontransporten i stor grad tas med å sykle og gå. Syklistenes Landsforening kan med sin kompetanse om trafikksikkerhet gi faglige innspill til myndighetene. Ut fra organisasjonens rolle i arbeidet med å nå de nasjonale sykkelmålene og trafikksikkerhet for myke trafikanter vurderes et enkeltstående tilskudd å være et egnet virkemiddel.

I 2023 arbeidet Syklistenes Landsforening bl.a. med prosjektene *Beintøft*, *Hjertesone* og *Sykkeldyktig*, som har som formål å gi barn og unge sykkelglede og -ferdigheter samt gi barn gode og trygge transportvaner tidlig i livet. Syklistenes Landsforening har gitt innspill til flere høringer med mål om å fremme syklistenes interesser, herunder Nasjonal transportplan 2025–2036. Foreningen gjennomførte videre den årlige kampanjen *Synlig Syklist*, der deltakere fra lokallag og samarbeidspartnere som kommuner og fylkeskommuner deler ut sykkellykter og informerer syklistene bl.a. om krav til lys og reflekser på sykkelkelen i mørket. Syklistenes Landsforening lanserte i 2023 *SykelNorge.no* som er en nettside for

informasjon om og planlegging av sykkelturner. I 2023 var foreningen bidragsyter 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. Prosjektet skal gi bedre kunnskap om hvordan sykkelulykker kan forebygges.

Syklistenes Landsforening opplyser at foreningen i 2025 vil fortsette påvirknings- og rådgivingsarbeid for trafikksikker nærmiljøer for barn og unge og trygg sykkelinfrastruktur bl.a. gjennom å videreføre kampanjene *Synlig syklist* og *Sykkelfiks*. Målet for disse kampanjene i 2025 er å rette oppmerksomhet på trygghet for syklistene gjennom å dele ut 8 000 sykkellykter samt sjekke og reparere barns sykler. Videre vil Syklistenes Landsforening videreføre arbeidet med å legge til rette for mer sykling, bl.a. gjennom *Sykelvennlig arbeidsplass*, en sertifiseringsordning for virksomheter som ønsker å legge til rette for at ansatte skal velge å sykle til og fra jobb. Syklistenes Landsforening ønsker og jobber for at foreningens samlede innsats skal resultere i økt trafikksikkerhet for syklistene og deres medtrafikanter.

ITS Norge

Det settes av 2,7 mill. kr i tilskudd til ITS Norge.

Effektiv bruk av teknologi er ett av fem hovedmål for transportpolitikken i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. 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 2023 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. Også i 2023 hadde ITS Norge stor aktivitet innen forskning finansiert av EU bl.a. som koordinator for et teknologiprojekt som involverer transportaktører i en rekke europeiske land.

ITS Norge opplyser at foreningen i 2025 vil drive kompetanseoppbygging, stimulere til prosjektutvikling, industrialisering, forsknings- og piloteringsinnsats, arrangere konferanser og seminarer, drive faggrupper og formidle kunnskap og informasjon om ITS.

*Transportøkonomisk institutt – Trafikksikkerhets-
håndboken*

Det settes av 0,6 mill. kr i tilskudd til 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. Det er lagt opp til at ingen kapitler skal være eldre enn 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.

I 2023 ble tilskuddet brukt til å skrive ett nytt kapittel og revidere 25 kapitler. Tilskuddet for 2025 skal bidra til at flere kapitler revideres.

*Tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak
og prisen Årets trafikksikkerhetskommune*

Det settes av 5 mill. kr til tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak og 1 mill. kr til prisen Årets trafikksikkerhetskommune.

Tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak skal bidra til å styrke lokalt trafikksikkerhetsarbeid i regi av kommuner, organisasjoner, interessegrupper mv. I 2023 ble det tildelt tilskudd på til sammen 4 mill. kr til 23 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 2023 tildelt Tjeldsund kommune, mens Verdal kommune fikk den i 2024.

Post 73 Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan

Det foreslås bevilget 7,6 mill. kr for å følge opp Barnas transportplan.

Bevilgningen for 2025 fordeles med tilskudd til *Trygg Trafikk* og *Ung i trafikken – ingen venner å miste*. Tilskuddet er tidligere år blitt bevilget over kap. 1300, post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. Barnas transportplan er forankret i

Nasjonal transportplan 2022–2033 og 2025–2036 og omfatter tiltak som skal bedre trafikksikkerheten for barn og unge. I tillegg går bevilgningen på kap. 1320 Statens vegvesen, post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, til oppfølgingen av Barnas transportplan, jf. omtale under Programkategori 21.30 Veiformål.

Statens kartverk skal i 2025 videreutvikle og drifte *Barnetråkk*. Statens bidrag finansieres over kap. 595 Statens kartverk, post 01 Driftsutgifter, på Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett.

Trygg Trafikk

Det settes av 5,2 mill. kr i tilskudd til Trygg Trafikk.

Trygg Trafikk har trafikksikkerhet for barn og unge som ett av sine tre hovedmål og mottar øremerkede midler for å følge opp Barnas transportplan i tillegg til driftsmidler over kap. 1300, post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.

I 2023 brukte Trygg Trafikk midlene øremerket Barnas transportplan til å helt eller delvis finansiere bl.a. videreutvikling av Barnas trafikklubb på nett, særlig knyttet opp mot bruk i skolefritidsordning, utvikle og distribuere nyhetsbrev til foresatte for aldersgruppen 0–6 år og gjennomføre reflekskampanje for 1.–4. klasse.

Trygg Trafikk opplyser at organisasjonen i 2025 vil bruke midlene for å følge opp Barnas transportplan til å styrke den kunnskapsbaserte trafikkopplæringen i barnehage og skole bl.a. gjennom kurs for ansatte og læringsassistenter. Organisasjonen vil videreutvikle bistand til hjertesone-skoler, utvide dialog med foresatte til flere aldersgrupper samt videreutvikle en satsing rettet mot aldersgruppen 15–29 år.

Ung i trafikken – ingen venner å miste

Det settes av 2,4 mill. kr i tilskudd til Ung i trafikken – ingen venner å miste.

Ung i trafikken 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 skal bidra til å utvikle organisasjonens kunnskapsbaserte og holdningsskapende arbeid for å styrke trafikksikkerheten for unge, som er en trafikantgruppe med høy risiko i trafikken.

Organisasjonen når ut til målgruppen gjennom ulike kampanjer, prosjekter, sosiale medier, skole-

besøk og undervisningsmateriell. Ung i trafikken opplyser at organisasjonen i 2025 vil videreføre arbeidet for å øke bevisstheten og styrke unges holdninger til rus gjennom kampanjer og prosjekter som bl.a. *DeathTrip*, *Edru sjåfør* og utstilling

på Norsk vegmuseum. Organisasjonen vil også drive forebyggende arbeid rettet mot ungdom innenfor områdene fart, uoppmerksomhet og mikromobilitet bl.a. ved å tilby undervisningsopplegg om elsparkesykkel.

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	726	900	850
	Sum kap. 4300	726	900	850

Post 01 Refusjon fra Utenriksdepartementet

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

tee) godkjennes som offisiell utviklingshjelp (ODA). Inntektsanslaget for 2024 på 0,9 mill. kr gjelder 16 pst. av bidraget til Verdenspostforeningen (UPU).

Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025
21	Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.	7 364	11 900	
50	Norges forskningsråd mv., <i>kan overføres</i>	142 173	145 200	
70	Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser, <i>kan overføres</i>	80 458	30 000	27 400
71	Norges forskningsråd, <i>kan overføres</i>			77 300
72	Norges forskningsråd – NTP-formål, <i>kan overføres</i>			41 000
73	Tilskudd til Innovasjon Norge			35 000
	Sum kap. 1301	229 995	187 100	180 700

For endringer i bevilgninger etter saldert budsjett 2024 vises det til kapittel 3.3 i Del I.

Post 70 Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser

Det foreslås bevilget 27,4 mill. kr. For å kunne støtte prosjekter som går over flere år, foreslås en tilsagnsfullmakt, jf. forslag til romertallsvedtak.

Tilskuddsordningen ble startet opp i 2022, og midlene går til prosjekter i Nye Veier AS, Bane

NOR SF og Statens vegvesen. Ordningen skal bidra til å utvikle kunnskap og/eller teknologi som gir varige reduksjoner i direkte klimagassutslipp fra anleggsplassene. Videre skal ordningen bidra til å teste ut nullutslippsløsninger på anleggsplasser i transportsektoren, slik at risikoen og kostnadene ved å ta i bruk slike løsninger reduseres. Det kan også gis støtte til prosjekter som fører til mer effektive logistikk-løsninger for bruk av maskiner og kjøretøy på, eller i direkte tilknytning til, anleggsplasser i transportsektoren.

I 2024 er det gitt tilsagn om tilskudd til ti prosjekter, fire nye og seks som er videreført fra 2023. Det er bl.a. gitt tilsagn om støtte til de tre prosjektene som er omtalt under.

Bane NOR SF skal innhente erfaringer knyttet til effektiv lading av anleggsmaskiner samt strategisk plassering av ladestasjoner på Hove hensettingsspor (togparkering Lillehammer).

Statens vegvesen viderefører sitt pilotprosjekt på E39 Gartnerløkka–Kolsdalen. Elektriske grave-maskiner og annet utstyr er i utgangspunktet mindre effektive på grunn av behov for lading. I pilotprosjektet blir det derfor vurdert om dette har direkte konsekvens for fremdriften i prosjektet. Samtidig vil det vurderes om endret bruk, effektive løsninger for tilgang til strøm, bedre logistikk m.m., kan oppveie for den enkelte maskins begrensninger.

På E6 Storhove–Øyer skal Nye Veier teste bruk av elektrisk knuseverk for å knuse berg- og grusmasse til bruk i veibygging samt mating av knuseverket med en elektrisk gravemaskin. I tillegg til den direkte utslippsreduksjonen vil pilotprosjektet bidra til økt kunnskap om fremføring og tilkobling til nettstrøm samt om robustheten av mobile knuseverk som drives elektrisk.

Det er satt i gang et kunnskapsprogram som skal legge til rette for å samarbeide om å samle inn og systematisere relevante erfaringer fra pilotprosjektene. I en evaluering fra kunnskapsprogrammet går det frem at det er mange positive erfaringer fra pilotprosjektene som ble gjennomført i 2022 og 2023. Tilskuddsordningen har vært avgjørende for at ny teknologi har blitt tatt i bruk. Evalueringen viser bl.a. at elektriske maskiner og utstyr fungerer godt på anleggsplassen. Det er derimot knapphet på elektriske anleggsmaskiner, ikke alle typer maskiner fins på markedet, og det er utfordringer knyttet til tilgang på strøm og effekt.

Post 71 Norges forskningsråd

Det foreslås bevilget 77,3 mill. kr. Midlene fordeles til transportrelatert forskning og innovasjon i Norges forskningsråd innenfor porteføljen energi og transport.

Fra 2025 innføres en ny budsjettmodell for Norges forskningsråd som medfører at Samferdselsdepartementets bevilgninger til Forskningsrådet bevilges på en 70-post i stedet for over post 50 Norges forskningsråd på kap. 1301, og at det innføres et opplegg med tilsagnsfullmakt. For nærmere omtale av den nye budsjettmodellen vises det til Prop. 1 S (2024–2025) for Kunnskapsdepartementet.

Det foreslås tre nye poster til forskning og utvikling. Den samlede foreslåtte bevilgningen på 153,3 mill. kr fordeles med

- 77,3 mill. kr på post 71 Norges forskningsråd
- 41,0 mill. kr på post 72 Norges forskningsråd – NTP-formål
- 35,0 mill. kr på post 71 Tilskudd til Innovasjon Norge

Forskningsprosjektene som finansieres av bevilgningen på post 71, går over flere år. Det foreslås derfor en tilsagnsfullmakt, jf. forslag til romertallsvedtak.

Norges forskningsråd er et forvaltningsorgan som er underlagt Kunnskapsdepartementet. Det har fem mål

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

Målene er felles for alle departementene. Kunnskapsdepartementet har ansvaret for å samordne styringssignalene fra departementene og har i samarbeid med departementene og Forskningsrådet utarbeidet systemet for departementenes styring av Forskningsrådet. Samlet måloppnåelse for Norges forskningsråd i 2023 omtales i Prop. 1 S (2024–2025) for Kunnskapsdepartementet.

Bevilgningen på Samferdselsdepartementet budsjettposter til Norges forskningsråd skal bidra til å nå målene i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*.

Bevilgningen finansierer anvendt transportforskning som skal bidra til kunnskap og kompetanse slik at transport og mobilitet foregår miljøvennlig, sikkert og effektivt. I tillegg finansieres innovasjonsprosjekter i offentlig sektor og næringslivet, teknologiutvikling og pilotering av nye teknologier og forretningsmodeller innenfor transport og mobilitet.

I tillegg til transportforskningen som finansieres innenfor porteføljen for energi og transport, bidrar en rekke finansieringsordninger for forskning innenfor Norges forskningsråd til å nå målene i Nasjonal transportplan, herunder Pilot-E, Forskningssentrene for miljøvennlig energi, Skattefunn-ordningen samt Pilot-T-ordningen som er nærmere omtalt under postene 72 og 73.

Forskningsrådet skal legge til rette for et godt samspill mellom Samferdselsdepartementets forskningsbevilgning, forskningen innenfor porteføljen transport og energi generelt, øvrige ordninger i Norges forskningsråd og EUs rammepro-

gram for forskning og innovasjon, *Horisont Europa*.

I 2023 finansierte Norges forskningsråd forsknings- og innovasjonsprosjekter som bidrar til alle de transportpolitiske målene. Som for tidligere år er det størst innsats knyttet til målene for klima og miljø og effektiv bruk av ny teknologi. I 2023 ble også transportsikkerhet prioritert, bl.a. i forbindelse med en utlysning om samarbeidsprosjekter som skal møte utfordringer i samfunn og næringsliv, og der forskningsorganisasjonene er prosjekteiere. Fire prosjekter fikk finansiering, bl.a. innen automatisert vedlikehold av jernbane, behovsstyrt veisaltning og avisingsteknologi for nullutslippsfly.

Samlet sett finansierte Norges forskningsråd prosjekter som er relevante for transportsektoren med 451 mill. kr i 2023. Miljøvennlig energi utgjør den største andelen av transportrelaterte prosjekter innenfor porteføljen, bl.a. gjennom ENERGIX-programmet og Forskningssettene for miljøvennlig energi (FME).

Post 72 Norges forskningsråd – NTP-formål

Det foreslås bevilget 41 mill. kr.

Bevilgningsforslaget er fordelt med 35 mill. kr til Pilot-T-ordningen og 6 mill. kr til en ny senterordning for forskning – Transport 2050. Siden prosjekter under de to programmene går over flere år, foreslås en tilsagnsfullmakt, jf. forslag til romertallsvedtak.

Transport 2050

Regjeringen følger opp Nasjonal transportplan 2025–2036 med oppstart av Transport 2050.

Målet om at Norge skal bli et lavutslippssamfunn i 2050 innebærer at transportmyndighetene må planlegge for store endringer i årene som kommer. Disse endringene stiller større krav til kunnskapsgrunnet som trengs til planlegging og prioritering i transportsektoren. Med store samfunnsendringer frem mot 2050 er det behov for mer kunnskap om hvordan transportsystemet som helhet bør utvikles og hvordan transportsektoren vil påvirkes av ulike typer sjokk og endringer i rammebetingelser.

Regjeringen ønsker med Transport 2050 å gjennomføre en langsiktig satsing på transportforskning som er mer direkte rettet mot myndighetenes behov for et faggrunnlag for planlegging og prioritering.

Transport 2050 skal gjennomføres i regi av Norges forskningsråd innenfor porteføljen energi

og transport. Ordningen skal lyses ut av Forskningsrådet, og det legges opp til at det opprettes inntil tre forskningssentre i 2025. Sentrene vil i utgangspunktet ha en varighet på åtte år.

Forskningen og kunnskapen fra Transport 2050 skal brukes som grunnlag i transportplanleggingen og utviklingen av transportsystemet. Det er derfor viktig at Samferdselsdepartementet og transportvirksomhetene samarbeider godt med forskningssentrene om innretningen og bruken av forskningen.

Pilot-T

I Nasjonal transportplan 2025–2036 er det lagt opp til å videreføre Pilot-T. Ordningen forvaltes i samarbeid mellom Norges forskningsråd og Innovasjon Norge, jf. omtale under post 73 Tilskudd til Innovasjon Norge.

Pilot-T er en ordning som skal bidra til at nye, innovative mobilitetsløsninger tas i bruk i transportsektoren ved å delfinansiere innovasjonsprosjekter i næringslivet. 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.

Forskningsrådet hadde en Pilot-T-utlysning i 2023 og mottok det høyeste antallet søknader siden ordningens oppstart i 2018. En hovedvekt av prosjektene var rettet mot de transportpolitiske målene om effektiv bruk av ny teknologi, oppfyllelse av Norges klima- og miljømål og mer for pengene.

Post 73 Tilskudd til Innovasjon Norge

Det foreslås bevilget 35 mill. kr.

Midlene går til Pilot-T-ordningen som forvaltes av Innovasjon Norge og Norges forskningsråd, jf. omtale under post 72 Norges forskningsråd – NTP-formål.

Innovasjon Norge innvilget støtte til åtte Pilot-T-prosjekter i 2023. Dette omfatter bl.a. skredsikring, bruk av droner til hjemlevering av medisiner, varslingssystem for flom på jernbanespor, posisjoneringsteknologi for nøyaktig parkering av elsparkesykler, ladeteknologi for havgående fartøy og bruk av radar for å analysere vedlikeholdsbehov for veier og bruier.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025	Endring i pst.
1310	Flytransport	925 398	1 934 600	2 427 100	25,5
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	7 927			0,0
1313	Luftfartstilsynet	304 262	305 500	327 000	7,0
1314	Statens havarikommisjon	98 982	99 000	101 300	2,3
1315	Tilskudd til Avinor AS	1 075 000	2 887 300	2 556 800	-11,4
	Sum kategori 21.20	2 411 569	5 226 400	5 412 200	3,6

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025	Endring i pst.
4312	Avinor AS	444 370	305 500		-100,0
4313	Luftfartstilsynet	145 283	175 000	154 700	-11,6
5619	Renter av lån til Avinor AS	10 368	4 000		-100,0
	Sum kategori 21.20	600 021	484 500	154 700	-68,1

Regjeringen vil gjennom et velfungerende flyrute-tilbud, kombinert med et desentralisert lufthavnnett, legge til rette for bosetting og verdiskaping i hele landet. Samtidig vil regjeringen prioritere å få ned utslippene fra norsk luftfart og bidra til en sosialt bærekraftig luftfart med seriøse aktører. Regjeringen vil også arbeide for en økonomisk bærekraftig luftfartssektor der det er mulig å drive lønnsomt. Gjennom dette følger regjeringen opp målene fastsatt i Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi* og Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*.

Samferdselsdepartementets virkemidler innen luftfarten omfatter rettslig regulering, etatsstyring

av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon, eierstyring av Avinor AS (Avinor) samt kjøp av flytransporttjenester.

Luftfartstilsynet fører tilsyn med sikkerheten i norsk sivil luftfart, er arbeidstilsyn for flygende personell og tilsynsmyndighet for romfart. Statens havarikommisjon undersøker ulykker og alvorlige hendelser innenfor luftfart, i jernbane-, vei-, sjøfarts- og forsvarssektoren samt innenfor romvirksomhet og på tivoli- og taubaneområdet. Avinor har ansvaret for 43 sivile lufthavner med rutetraffikk og leverer flysikringstjenester til både sivil og militær luftfart gjennom datterselskapet Avinor Flysikring AS.

Samlet foreslås det bevilget 5 412,2 mill. kr til luftfartsformål. Til kjøp av flytransport foreslås det bevilget 2 427,1 mill. kr, mens det til drift av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon foreslås bevilget til sammen 419,1 mill. kr. Det foreslås bevilget 2 516 mill. kr til bygging av ny lufthavn ved Mo i Rana og i Bodø. Til å etablere Norge som testarena for null- og lavutslippsluftfart foreslås bevilget 50 mill. kr til Luftfartstilsynet og Avinor.

Resultatrapport 2023

Regjeringens luftfartsstrategi

Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi* (Nasjonal luftfartsstrategi) ble behandlet våren 2023, jf. Innst. 301 S (2022–2023). Meldingen gir en helhetlig gjennomgang av regjeringens politikk med mål, virkemidler og tiltak for bl.a. en klima- og miljømessig bærekraftig luftfart og utviklingen av en bærekraftig og samfunnstjenlig dronevirksomhet.

Luftfartsmarkedet

Antall flyreiser avtok betydelig under koronapandemien. En påfølgende økning i pris- og kostnadsnivået, høyere renter og geopolitisk uro har ført til at folk fortsatt reiser mindre med fly enn før pandemien. Reisemønsteret er også endret. Det er færre forretningsreisende enn tidligere, og reiseaktiviteten innenlands har flatet ut. I begynnelsen av 2022 var det fortsatt reiserestriksjoner

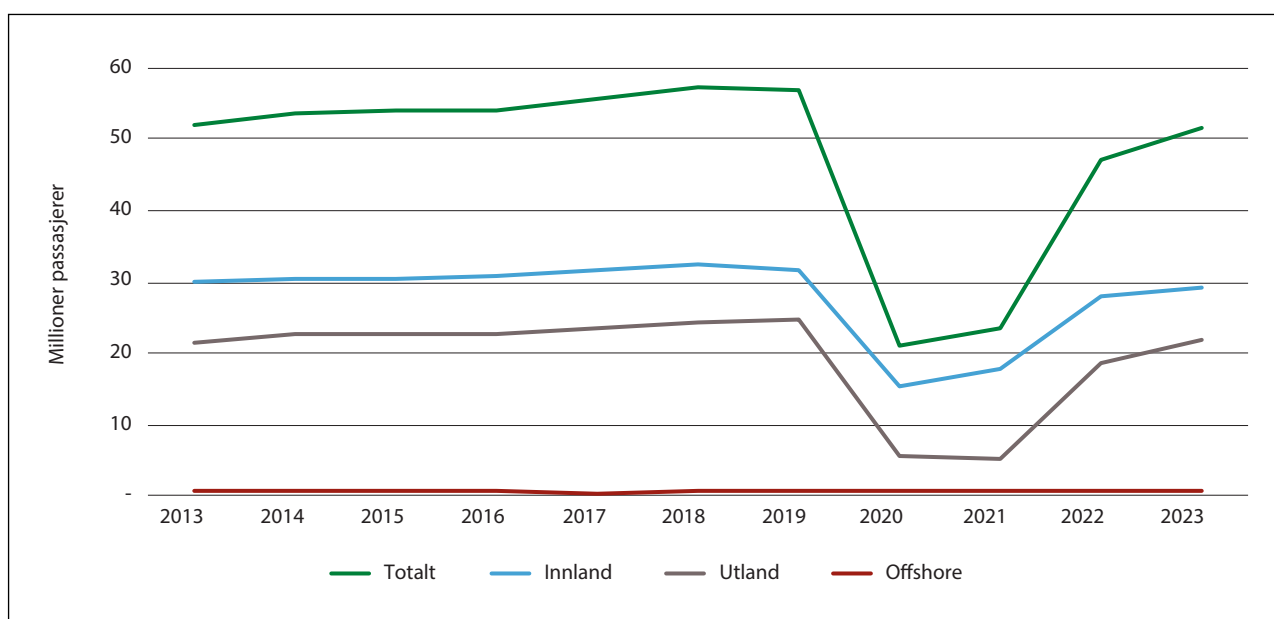
som følge av pandemien. Antall passasjerer på Avinors lufthavner økte fra 2022 til 2023 og utgjorde i 2023 om lag 90 pst. av nivået før pandemien. Målt i antall passasjerer økte trafikken med 9,8 pst. fra 2022 til 2023. Totalt ble det registrert 51,6 millioner passasjerer på norske lufthavner, fordelt med 29,3 millioner innenriks, 21,7 millioner til og fra utlandet og 0,5 millioner til og fra offshore installasjoner på kontinentalsokkelen. Dette tilsvarer en økning på 5,2 pst. i innenlandstrafikken, mens utlandstrafikken økte med 17 pst. Offshoretrafikken falt med 5 pst.

Figur 4.1 viser utviklingen i antall flypassasjerer i perioden 2013–2023.

Tall fra Avinor viser at antallet kommersielle flybevegelser (avganger og landinger) ved norske lufthavner i 2023 økte med 1,1 pst. fra 2022. Innenlandske flygninger gikk ned med 2,1 pst., mens utenlandske flygninger steg med 11,5 pst. Høyere kapasitetsutnyttelse per flygning bidrar til å forklare passasjerveksten innenlands til tross for færre flygninger. Antall offshore helikopterflygninger falt med 7,1 pst.

Koronapandemien fikk store økonomiske konsekvenser for Avinor og luftfarten. Selskapet fikk utbetalt til sammen 7,4 mrd. kr i driftstilskudd fra staten i 2020 og 2021, og staten har ikke tatt ut utbytte fra selskapet siden 2020. Endrede reisemønstre etter pandemien har videre medført et skift i Avinors finansielle rammebetingelser.

Avinor tar i bruk ny teknologi i utviklingen av luftfartens infrastruktur. Bl.a. skal gamle og nye tårnsystemer utvikles og integreres, både for små



Figur 4.1 Passasjerer ved norske lufthavner 2013–2023

Kilde: Avinor AS

og store tårn. De minste tårnene skal styres sentralt. I 2023 ble tre nye flytårn overført til Avinors senter for fjernstyrte tårn i Bodø. Elleve lufthavner har nå fjernstyrte tårn. Etter gjeldende planer skal i alt 21 av Avinors tårn gå over til fjernstyring.

På Tromsø lufthavn ble ny terminal delvis åpnet våren 2023 og fullt ut tatt i bruk i 2024. Avinor gjennomfører en rekke større utbyggingsprosjekter. Byggingen av ny lufthavn i Bodø og ved Mo i Rana er i gang. Ved Oslo lufthavn bygger Avinor nytt bagasjeanlegg.

Ved utgangen av 2023 opererte SAS, Norwegian, Widerøe, DAT og Lufttransport (helikopter) innenlands i Norge. Flyr gikk konkurs i januar 2023. Det norske flyselskapet Norse Atlantic Airways baserer sin drift på interkontinentale flygninger.

Sikkerhet

Flysikkerheten i Norge er generelt høy. I 2023 var det i alt fem ulykker, og ingen av disse var innenfor kommersiell luftfart. Dette er det laveste antallet registrerte ulykker i norsk luftfart noensinne. Luftfartstilsynet erfarer at luftfartsaktørene har stor oppmerksomhet på security- og flysikkerhetsarbeidet.

2023 var første året etter koronapandemien uten smittevernrestriksjoner, noe som bidro til økt aktivitet i luftfarten. Luftfartstilsynet utførte 8,4 pst. flere tilsyn av aktørene i luftfarten enn i 2022. Alle lovpålagte tilsyn ble gjennomført. Luftfartstilsynet har utarbeidet risikoprofiler for alle flyoperatører og flyskoler samt for lufthavner på securityområdet. Risikoprofilene oppdateres fortløpende og danner grunnlaget for planleggingen av tilsynsaktiviteter og for å avklare viktige områder for tilsynene. For securityområdet var etterlevelsen av regelverket i 2023 bedre enn i 2022.

Gjennom tilsynsaktivitetene avdekte Luftfartstilsynet flere alvorlige avvik hos flyselskapene. Avvikene ble fulgt opp av aktørene med tiltak i henhold til tidsfrister gitt av tilsynet. Det ble bl.a. avdekt varierende kvalitet på opplæring, både for piloter og kabinpersonell, noe som har ført til økt oppmerksomhet på utdanning/trening i senere tilsynsaktiviteter.

Tilsyn med mindre innlands helikopterselskaper avdekte flere avvik knyttet til operativ kontroll. I november 2023 publiserte Luftfartstilsynet en veileder for offentlige kjøp av innlands helikoptertjenester.

Luftfartstilsynet har god sikkerhetsdialog med luftfartsaktørene og arrangerte i 2023 flere flysikkerhetsforum, bl.a. innenfor innlands helikoptervirksomhet og allmennflygning.

Undersøkelser av ulykker og hendelser

Statens havarikommisjons uavhengige undersøkelser skal bidra til å forbedre sikkerheten og forebygge ulykker innenfor transport- og forsvarssektoren. I 2023 offentliggjorde havarikommisjonen 29 rapporter og et sikkerhetsnotat. I tillegg til sikkerhetsfunn som er påpekt i rapportene og sikkerhetsnotatet, ble det gitt 41 sikkerhetstilråding til operatører, tilsyn og departementer for oppfølging. Gjennom undersøkelsene i 2023 bidro Statens havarikommisjon med kunnskap til det nasjonale risikobildet. Viktige bidrag var delrapport 1 om kollapsen av Tretten bru i Øyer kommune 15. august 2022, og de endelige rapportene om helikopterulykken i Verdal 1. november 2022, møteulykken mellom to busser i Fredrikstad 28. desember 2022 og sjøulykken med Viking Polaris sørøst for Kapp Horn 29. november 2022.

Droner

Droneområdet bærer preg av å være i rask vekst. Ved utgangen av 2023 var 2 580 organisasjoner og over 21 100 privatpersoner registrert som droneoperatører i Luftfartstilsynets nettportal. Sistnevnte er en økning på 10 pst. fra 2022.

Veksten av operatører innenfor spesifikk kategori (droneoperasjoner med høyere risiko) er fortsatt økende, og i 2023 ble det utstedt 49 operative tillatelser innenfor ubemannet luftfart. Luftfartstilsynet gjennomførte 26 tilsyn i 2023, der gjentakende avvik gjaldt dokumentasjon, utdanning og luftromsforståelse.

For å øke kjennskapen til regelverket for droner og antallet som gjennomfører lovpålagt registrering og kurs gjennom nettportalen flydrone.no, startet Luftfartstilsynet i 2023 en større informasjonskampanje.

Luftfartstilsynet sendte i slutten av 2023 regelverksforslag om håndtering av dronetrafikk på høring.

Videre arbeidet Luftfartstilsynet med et system for kontroll av identitet for statsborgere fra tredjeland i droneregisteret. Dette arbeidet er videreført i 2024.

Romaktivitet

Luftfartstilsynet ble i 2023 utpekt til tilsynsmyndighet for romaktiviteter. Tilsynsansvaret gjelder for romhavn- og bærerakettområdet. I 2023 var oppgavene primært knyttet til oppfølgingen av Andøya Spaceport og kunden Isar Aerospace, i til-

legg til at tilsynet gjennomførte rekruttering, opplæring og kompetansehevingstiltak.

Klima og miljø

Luftfarten påvirker miljøet med ulike former for utslipp. Ifølge Statistisk sentralbyrå tilsvarte klimagassutslippene fra all innenriks luftfart 1,16 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2022. Totalt utgjorde innenriks luftfart 2,3 pst. av samlede utslipp i Norge i 2022 mot 1,9 pst. i 2021. Økningen av utslipp på 28 pst. fra 2021 til 2022 skyldes hovedsakelig en betydelig økning av flytrafikken etter koronapandemien. Utslippene er imidlertid 6 pst. lavere enn i 2019 som regnes som siste «normalår» før pandemien. Offisielle tall fra 2023 er ennå ikke tilgjengelige.

Luftfarten i Norge har siden 2020 vært omfattet av et omsetningskrav for avansert biodrivstoff på 0,5 pst. I 2023 tilsvarte det et omsatt volum på 4,6 millioner liter avansert biodrivstoff, som var en økning på over 1,3 millioner liter fra 2022. Det gir en utslippsreduksjon på 12 000 tonn CO₂.

De sentrale virkemidlene for å redusere utslippene fra luftfart på kort sikt er CO₂-avgiften og EUs kvotesystem, EU ETS. EU ETS er avgrenset til flygninger til destinasjoner innenfor EØS samt til Storbritannia og Sveits. Både i 2022 og 2023 var norske innrapporterte kvotepliktige utslipp fra luftfarten om lag 1,16 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Utslippene er fortsatt noe lavere enn rapporterte utslipp i 2019. EU vedtok i 2023 at utslippstaket i EU ETS skal strammes inn frem mot 2030. Det innebærer at kvotepliktige utslipp skal reduseres med 62 pst. i 2030 sammenliknet med 2005. Dette vil ha konsekvenser for luftfarten allerede fra 2024, men hovedsakelig etter 2025.

Norge har fra 2021 deltatt i den frivillige fasen av FNs globale markeds mekanisme for kjøp av utslippsreduksjoner for internasjonal luftfart, CORSIA. Ifølge Miljødirektoratet, som håndhever markeds mekanismen overfor berørte norske flyselskaper, var det ikke behov for å kjøpe utslippsreduksjoner i 2022 fordi trafikken fortsatt var lavere enn i referanseåret 2019.

I forbindelse med konsesjonssøknader veileder Luftfartstilsynet lokale myndigheter om støyreduserende tiltak. I 2023 startet Luftfartstilsynet en tettere oppfølging av landingsplassene med tanke på inn- og utflygningstraseer. Dette er et viktig tiltak for å redusere støybelastningen for de som bor nærmest landingsplassene. Luftfartstilsynet har vurdert støysituasjonen på Harstad/Narvik Lufthavn, Evenes og presisert behovet for ytterligere tiltak for å

beskytte passasjerer og ansatte mot hørselsskadelig støy fra kampflyene F-35. Plan for å følge opp gjestående støytiltak ble utarbeidet av Avinor og Forsvarsbygg i 2024. I oktober 2023 arrangerte Samferdselsdepartementet, sammen med Luftfartstilsynet, Avinor, SINTEF og Norsk Industri (fra programmet «Grønn luftfart»), ZERAC23 (Zero Emission Regional Aviation Conference).

Samfunnssikkerhet

Som et tiltak for å styrke samfunnssikkerheten i luftfartssektoren er det etablert et digitalt responsmiljø i Luftfartstilsynet. Dette var i ordinær drift fra 1. juni 2023. Responsmiljøet skal motta informasjon om sårbarheter og hendelser, vurdere informasjonen og varsle aktuelle luftfartsaktører etter behov. Formålet er å bidra til å redusere risikoen for digitale anslag som i verste fall kan påvirke flysikkerheten negativt.

Luftfartstilsynet skal bidra i prosesser knyttet til å videreutvikle totalforsvaret, og i 2023 innebar dette bidrag til ansvars- og rolleavklaringer samt deltakelse i beredskapsplanlegging og øvelser. Dialogen med Forsvaret har bl.a. omfattet utnyttelsen av luftrom, både i forbindelse med øvelser og alliert trening. I 2023 bidro Luftfartstilsynet i planleggingen av øvelsen Nordic Response 2024. Luftfartstilsynet har også bidratt i forbindelse med aktuelle beredskapstiltak i Sivilt beredskapssystem, der tilsynet har samarbeidet med Forsvarets operative hovedkvarter for å klargjøre det praktiske innholdet i en del av luftfartstiltakene.

Digitalisering

Luftfartstilsynet har i tråd med virksomhetens digitaliseringsstrategi og -plan, arbeidet med å digitalisere egne tjenester i 2023. Prosjektene omfattet bl.a. digitalisering av søknadsprosessen for personsertifikater og avviksbehandling etter tilsyn. Tilsynet har også etablert en digital løsning for årlig kontroll av akkreditering/vandel hos personer som skal ha adgang til sikkerhetsbegrensede områder på lufthavnene.

Gjennomføringen av prosjektet *Tilgjengeliggjøring av flysikkerhetsinformasjon*, TAFI, som er tidsriktig flysikkerhetsinformasjon, startet i 2023. Systemet skal gjøres tilgjengelig både for Luftfartstilsynets brukere (aktører) og ansatte.

Luftfartstilsynet gjorde i 2023 datasett fra Norges luftfartøyregister tilgjengelig digitalt, og det samme med organisasjoner som er registrert som droneoperatører.

Arbeidstilsyn

Luftfartstilsynet er arbeidstilsyn for flygende personell, og det fortsatte i 2023 arbeidet med å sikre en god og målrettet oppfølging av norsk arbeidsmiljølovgivning i luftfarten. Tilsynet har forbedret sitt system for mottak av bekymringsmeldinger og varsel om kritikkverdige forhold på arbeidsplassen. For å sikre ivaretagelse av arbeidsgiveransvar, og grunnleggende strukturer som skal ivareta arbeidstakernes helse, miljø og sikkerhet mv. har Luftfartstilsynet særlig sett på selskapsorganisering og konsernforhold, både for norske og utenlandske flyselskap.

Luftfartstilsynet gjennomførte ti tilsyn med arbeidsmiljølovgivningen i luftfarten i 2023. Tilsynene ble rettet mot alle segmentene i bransjen. Videre bidro Luftfartstilsynet i Arbeidstilsynets regelverksutvikling på arbeidslivsområdet. Det pågår flere større regelverksprosesser som er relevante også for luftfarten, herunder et arbeid knyttet til det psykososiale området.

Universell utforming

Avinor gjennomførte i 2023 bygningsmessige tiltak på ti lufthavner for å forbedre universell utforming. Tiltakene omfattet bl.a. utbedring av belysning, teleslynger og bygningsmessige tiltak. De gjennomføres som en del av selskapets vedlikeholdsprogram for perioden 2019–2025. På Oslo lufthavn og lufthavnene i Bergen, Trondheim og Stavanger utføres kontinuerlig endringer og forbedringer, også innen universell utforming. Avinor legger til rette for møter to til fire ganger i året med brukerorganisasjonene, flyselskaper og tjenesteleverandører. I møtene utveksles informasjon og felles utfordringer og problemstillinger diskuteres.

Mål, utfordringer og prioriteringer i 2025

Behovet for å finne løsninger på klimautfordringene er større enn noen gang. Samtidig påvirkes luftfartsmarkedet av endrede reisemønstre etter koronapandemien, økte kostnader, høyere renter, krig, generell uro og usikkerhet. Dette skaper økonomiske utfordringer for flyselskapene, men også for lufthavnoperatører som Avinor.

En viktig del av arbeidet med *Nasjonal luftfartsstrategi* var å kartlegge de ulike konsekvensene for luftfarten som følge av utviklingen de siste årene. Hovedprioriteringene for luftfarten i de kommende årene er omtalt i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. I meldingen fremgår det at et godt flyrutetilbud for

hele landet skal ivaretas og videreutvikles, samtidig som luftfarten bidrar til å oppfylle nasjonale og internasjonale klima- og miljømål.

Avinors økonomi

Det statlige aksjeselskapet Avinor skal i størst mulig grad være selvfinansiert og drive samfinansiering mellom bedriftsøkonomisk lønnsomme og ulønnsomme enheter. Staten avgjør hvilke lufthavner Avinor skal drive.

Regjeringen vil videreføre og styrke Avinor-modellen og videreføre dagens lufthavnstruktur. Flytrafikken er redusert etter koronapandemien. Selv om flytrafikken i 2024 nesten er tilbake på samme nivå som før pandemien, anslås veksten i trafikken å bli lavere fremover enn det som tidligere har blitt lagt til grunn. Dette har påvirket Avinors inntekter. Det er derfor behov for en varig styrking av Avinors resultat.

Som bidrag til å dekke nødvendig resultatforbedring legger regjeringen opp til en økning i Avinors lufthavnavgifter. Avgiftene skal økes over en periode på inntil fem år. For å gi Avinor og flyselskapene nødvendig forutsigbarhet vil Samferdselsdepartementet fastsette et bindende, flerårig rammevedtak. Rammevedtaket skal gi Avinor adgang til å øke provenyet fra lufthavnavgiftene utover KPI-justeringer per år for å dekke nødvendig resultatforbedring over en periode på inntil fem år. Staten vil bidra ved å redusere provenyet fra flypassasjeravgiften i 2025. Reduksjonen i flypassasjeravgiften anslås å gi et provenytap på 600 mill. kr påløpt og 550 mill. kr bokført, jf. nærmere omtale i Prop. 1 LS (2024–2025) *Skatter og avgifter 2025*. Regjeringen vurderer flypassasjeravgiften i de årlige budsjettene. Avinor må også gi et bidrag gjennom resultatforbedring i egen virksomhet. Slik bidrar både Avinor, flyselskapene og staten til at selskapet kan oppnå den nødvendige resultatforbedringen.

Sikkerhet

Ett av målene i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* er nullvisjonen om ingen drepte og hardt skadde i transportsektoren. Sikkerheten i norsk luftfart er generelt høy, men det er flere utfordringer knyttet til sikkerhetsnivået for innlands helikopteroperasjoner, allmennflygning og luftsport enn i kommersiell luftfart. Det er i tillegg en utfordring med ulovlig droneflygning rundt flyplassene, og installasjon av ny deteksjonsteknologi på en rekke flyplasser har gjort det mulig å fange opp dette. GNSS forstyrrel-

ser (jamming) har blitt ett større problem både i Norge og Europa etter Russlands invasjon av Ukraina i 2022. I Norge er særlig luftrommet i Finnmark rammet.

Luftfartssektoren er fortsatt preget av økonomiske utfordringer som følge av lavere passasjer-tall, høy rente, lav kronekurs og mangel på reservedeler. Det er likevel ikke indikasjoner på at dette har påvirket flysikkerheten negativt. I Nasjonal luftfartsstrategi ble viktigheten av at flysikkerhetsarbeidet videreutvikles fremhevet, slik at aktørenes sikkerhetsytelse og andre sikkerhetsfaktorer i større grad blir vurdert i en helhetlig sammenheng. EU har vedtatt en grunnforordning for å bl.a. innlemme bakketjenester («ground handling») i de felleseuropeiske reglene for sivil luftfart. Når regelverket trer i kraft i Norge, skal Luftfartstilsynet føre tilsyn med kravene i regelverket. Tilsynet skal i 2025 bygge opp kompetanse for å håndheve det.

Luftfartsmyndighetene skal være en pådriver for nasjonalt og internasjonalt samarbeid på områder der det er behov for ny kompetanse og utvikling. Det følger av luftfartsstrategien at Luftfartstilsynet bl.a. skal legge til rette for sikker integrering av ny teknologi og nye løsninger ved å etablere hensiktsmessige arenaer for teknologiutvikling der luftfartsaktører, luftfartsmyndigheter og andre kan vurdere og håndtere risiko og andre konsekvenser av ny teknologi i luftfarten.

Arbeidstilsyn

Luftfartstilsynet er arbeidstilsyn for flygende personell i Norge. Kapasiteten til å følge opp utenlandske operatører i Norge samt til å gjennomføre flere tilsyn i 2025 er økt. Luftfartstilsynet skal ha særlig oppmerksomhet på organisatoriske forhold for å sikre ivaretagelse av arbeidsgiveransvaret og følge opp selskapsstrukturer med bemanningsselskap, datterselskap i flere land, bruk av «wet lease» osv. (Wet lease innebærer at et flyselskap leier luftfartøy med mannskap fra et annet selskap.) Det etablerte tre-parts forumet for flybesetning følger opp *Arbeidsmiljøundersøkelsen 2022* der Luftfartstilsynet kartla arbeidsmiljøet for besetningsmedlemmer i den sivile luftfarten. Mange sammensatte problemstillinger avdekkes gjennom tilsyn på basefasiliteter, og Luftfartstilsynet skal fortsette samarbeidet med Arbeidstilsynet med bl.a. felles tilsyn der det gir effekt.

Digitalisering

Luftfartstilsynet skal i 2025 fortsette arbeidet med å digitalisere tjenester og egne arbeidsprosesser i

henhold til sin digitaliseringsstrategi og -plan. Aktuelle prosjekter for 2025 er å videreutvikle søknadsprosessen for personsertifikater og avvikshåndtering i forbindelse med tilsyn av aktører, digitalisering av bakgrunnssjekk og digital prosessstøtte for sertifisering av sikkerhetskontrollører.

Droner

Ved hjelp av stadig mer avanserte droner kan samfunnet løse flere og mer komplekse oppgaver. Dette kan i tillegg gjøre at oppgavene løses mer effektivt og sikkert, til lavere kostnader og med reduserte utslipp. Regjeringen har som mål at Norge fortsatt skal være et foregangsland for droner, og den tar sikte på å legge frem den første stortingsmeldingen om droner og ny luftmobilitet i 2025.

Arbeidet med luftromsorganisering og integrering av bemannet og ubemannet luftfart er en prioritert oppgave. I 2025 fortsetter implementeringen av nytt regelverk for U-space (konsept for samtidig bruk av droner i stort omfang, gjennom automatiserte og digitale systemer, i nærmere fastsatte områder av luftrommet). Luftfartstilsynet skal også fortsette arbeidet med å legge til rette for å utvikle digitale produkter for dronedeflygning utenom U-space-luftrom. Dette for å gi informasjon om hvor det er tillatt å fly og hvor andre luftfartøy befinner seg, noe som vil gjøre det enklere med lovlig og sikker flygning.

Luftfartstilsynet skal i 2025 videreføre arbeidet med å øke brukerregistreringen i droneregisteret og å øke innsatsen for å avdekke og forebygge ulovlig dronedeflygning samt øke tilsynet med dronemarkedet. Videre skal tilsynet i 2025 følge opp regelverket på markedstilsyn med droner som ble innført i 2024.

Romfart

Nærings- og fiskeridepartementet har ansvaret for norsk romvirksomhet, inkl. et overordnet ansvar for tilsynsvirksomheten. Luftfartstilsynet får til og med 2025 faglig bistand fra Norsk Romsender for å ivareta oppgaven som romtilsyn. Etter 2025 vil Luftfartstilsynet operere som et uavhengig romtilsyn. Ved kongelig resolusjon ble det i 2024 besluttet at Luftfartstilsynet skal utstede tillatelser til å skyte opp raketter fra norsk jord og føre tilsyn med og gjøre nyttelastvurderinger av satelitter. For å finansiere disse oppgavene foreslås Luftfartstilsynets budsjett økt.

Samfunnssikkerhet

Luftfarten blir stadig mer digitalisert, noe som kan føre til økt sårbarhet. Innenfor luftfarten registreres det stadig flere anslag mot nettverks- og informasjonssystemer. Det er imidlertid ikke registrert anslag som har fått direkte konsekvenser for flysikkerheten. Et nytt felleseuropeisk regelverk om digital sikkerhet i luftfarten trer i kraft i 2026. Regelverket stiller krav om at luftfartsmyndigheten skal ha kapasitet til å analysere digitale sårbarheter og hendelser. Luftfartstilsynet skal derfor i 2025 styrke evnen til å gjennomføre slike analyser. Videre skal tilsynet forberede aktørene i luftfarten på det nye regelverket samt prioritere tiltak som gjør luftfarten mer motstandsdyktig mot cyber-relaterte trusler og risiko.

Luftfartstilsynet ble i 2024 tilsynsmyndighet for luftfartssektoren etter sikkerhetsloven. Det er utpekt enkelte skjermingsverdige objekter og systemer i luftfarten. Luftfartstilsynet skal prioritere tilsyn med skjermingsverdige objekter i 2025.

Den nye sikkerhetspolitiske situasjonen har økt behovet for at Luftfartstilsynet støtter utviklingen av totalforsvaret. Luftfartstilsynet samarbeider med Forsvarets operative hovedkvarter og deltar jevnlig på koordineringsmøter mellom sivil og militær sektor. Luftfartstilsynet skal i 2025 prioritere revisjon av tiltak i Sivilt beredskapssystem i dialog med bl.a. Forsvaret.

Klima og miljø

Luftfarten må gjennom en kompleks og omfattende omstilling for å utvikle seg i tråd med nasjonale og internasjonale klimamål. Regjeringen vil derfor fremskynde omstillingen mot null- og lavutslippsluftfart slik at de første kommersielle nullutslippsflyene fases inn i Norge så snart teknologien tillater det, jf. Nasjonal luftfartsstrategi.

En desentralisert lufthavnstruktur og et betydelig regionalt flyrutemarked gjør Norge til et velegnet testområde og tidlig marked for å fase

inn null- og lavutslippsluftfartøy. Som en del av oppfølgingen av luftfartstrategien har regjeringen i Nasjonal transportplan 2025–2036 prioritert 1 mrd. kr i tolvårsperioden til dette formålet. Det foreslås å bevilge totalt 50 mill. kr til tiltak i Luftfartstilsynet og Avinor i 2025 for å legge til rette for fremskyndet innfasing ved å redusere barrierer for testing og demonstrering. Avinor og Luftfartstilsynet skal utvikle en felles prosess fra konsept til test- og demonstrasjonsflygning som inkluderer infrastruktur, luftrom, energi og regulatorisk tilrettelegging, for nasjonale og internasjonale aktører som ønsker å teste og demonstrere null- og lavutslippsluftfartøy i Norge. Dette skal bl.a. skje ved å legge til rette for nødvendig infrastruktur, utvikle nye verdikjeder for energibærere og regulatorisk oppfølging og utvikling. Sistnevnte skal gjøres i samarbeid med EUs luftfartsmyndighet EASA.

I EU ble ReFuelEU Aviation (Forordning om like konkurransevilkår for bærekraftig luftfart) vedtatt i 2023, og et krav til innblanding av bærekraftig flydrivstoff (SAF) på 2 pst. trer i kraft fra 1. januar 2025. Mye av dette regelverket hviler på implementering og gjennomføring av fornybardi- direktivet fra 2018. Før dette direktivet er implementert, kan ikke norske aktører få godskrevet bruk av bærekraftig flydrivstoff i EUs kvotesystem. I tillegg risikerer de norske aktørene å ikke få tilgang til EUs kompensasjonsordning, noe som vil utgjøre en vesentlig konkurranseulempe. Regjeringen har derfor besluttet inntil videre å videreføre det nasjonale omsetningskravet for avansert biodrivstoff i luftfarten på dagens nivå, dvs. 0,5 pst. Det er fortsatt et mål for regjeringen å øke bruken av bærekraftig flydrivstoff for å kutte utslippene fra luftfarten, men dette må gjøres på en måte som ivaretar konkurransevilkårene for den norske luftfartsnæringen.

Luftfartstilsynet vil i 2025 fortsette arbeidet med å følge opp utfordringer og kartlegge konsekvenser av klimaendringer på luftfarten, også i internasjonale fora.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2023	budsjett 2024	
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	925 398	1 934 600	2 427 100
	Sum kap. 1310	925 398	1 934 600	2 427 100

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2024 vises det til kapittel 3.3 i Del I.

- Ørsta-Volda–Bergen v.v.
- Sogndal–Bergen v.v.
- Sandane–Bergen v.v.

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Det foreslås bevilget 2 427,1 mill. kr til statlig kjøp av regionale flyruter i 2025. Økningen på 25,5 pst. fra saldert budsjett 2024 gjelder i hovedsak helårsvirkningen av kontraktene som gjelder fra 1. april 2024.

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

Avtalene for rutene betjent med fly i Sør-Norge og Nord-Norge gjelder fra 1. april 2024 og løper til henholdsvis 31. oktober 2027 og 31. oktober 2028. For helikopterruten Værøy–Bodø gjelder avtalen fra 1. august 2024 og til 31. oktober 2028.

Ruteområder i Sør-Norge med kontrakter som gjelder til 31. oktober 2027 (v.v. er en forkortelse for vice versa)

- Røros–Oslo v.v.
- Florø–Oslo v.v.
- Stord–Oslo v.v.
- Ørsta-Volda–Oslo v.v.
- Førde–Oslo v.v.
- Sogndal–Oslo v.v.
- Sandane–Oslo v.v.

Ruteområder i Nord-Norge med kontrakter som gjelder til 31. oktober 2028

- Ruter mellom Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest, Alta og Tromsø
- 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–Bodø v.v. og Harstad/Narvik–Tromsø v.v.
- Stokmarknes–Bodø v.v. og Stokmarknes–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.
- Værøy–Bodø v.v. (helikopterrute)

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Saldert		
		Regnskap 2023	budsjett 2024	Forslag 2025
01	Driftsutgifter	304 262	305 500	317 800
21	Spesielle driftsutgifter			9 200
	Sum kap. 1313	304 262	305 500	327 000

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 317,8 mill. kr.

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for sikkerheten i norsk sivil luftfart. En sentral oppgave er å bidra til at aktørene i den sivile luftfarten oppfyller kravene i gjeldende regelverk. I tillegg til å gjennomføre godkjenningprosesser fører Luftfartstilsynet tilsyn med bl.a. luftfartøyer, flyselskaper, utdanningsorganisasjoner, verksteder, personell,

lufthavner, flysikringstjenester, allmennflygning og med at flypassasjerenes rettigheter blir ivare tatt på en tilfredsstillende måte. Videre arbeider Luftfartstilsynet med å sikre luftfarten mot terror og sabotasje (security), samfunnssikkerhet og beredskap på luftfartsområdet samt helse, miljø og sikkerhet for flygende personell. Luftfartstilsynet er arbeidstilsyn for flygende personell og skal bl.a. bidra til å bekjempe sosial dumping og legge til rette for seriøse aktører i luftfarten. Videre er

Luftfartstilsynet nasjonal tilsynsmyndighet for romaktiviteter og har ansvaret for bl.a. kontroll og godkjenning av aktiviteter og utstede tillatelser, tilsyn med aktiviteter, veiledning til aktører og koordinering med relevante myndigheter. Luftfartstilsynet skal også bidra til regelverksutvikling på området, herunder forskriftsarbeid og utforming av retningslinjer.

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.

Post 21 Spesielle driftsutgifter

Det foreslås bevilget 9,2 mill. kr til å dekke Luftfartstilsynets utgifter til å etablere Norge som en testarena for null- og lavutslippsfartøy. Arbeidet omfatter bl.a. å kartlegge juridiske muligheter og utfordringer, regulatorisk tilrettelegging (i samarbeid med EASA) og samarbeid med andre myndigheter og interessenter. For å skape tettere kontakt og synliggjøre mulighetene for støtte gjennom det eksisterende virkemiddelapparatet skal det i tillegg etableres en veiledningsfunksjon for næringsaktører i luftfarten.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2023	budsjett 2024	2025
01	Gebyrinntekter	142 596	175 000	154 700
02	Refusjon av diverse utgifter	2 687		
	Sum kap. 4313	145 283	175 000	154 700

Post 01 Gebyrinntekter

Det budsjetteres med 154,7 mill. kr i gebyrinntekter.

Luftfartstilsynets inntekter kommer i all hovedsak fra gebyrer betalt av aktørene i luftfar-

ten. Gebyrene skal dekke Luftfartstilsynets utgifter ved godkjenning av, og tilsyn med, personell, luftfartøy, luftfartsselskaper, lufthavner og andre luftfartsaktører.

Kap. 1314 Statens havarikommisjon

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2023	budsjett 2024	2025
01	Driftsutgifter	98 982	99 000	101 300
	Sum kap. 1314	98 982	99 000	101 300

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2024 vises det til kapittel 3.3 i Del I.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 101,3 mill. kr.

Statens havarikommisjon skal gjennom sine uavhengige undersøkelser av ulykker mv. bidra til å øke sikkerheten innen luftfart, vei, jernbane, sjøfart og forsvarssektoren samt innenfor romvirksomhet og på tivoli- og taubaneområdet.

Havarikommisjonen har de siste årene fått nye oppgaver bl.a. for forsvarssektoren, noe som har medført behov for å utvide lokalene på Kjeller som etaten leier fra Statsbygg. Statsbygg starter høsten 2024 byggingen av et tilbygg til dagens lokaler. Byggetiden er estimert til om lag ett år. De økte husleieutgiftene på grunn av utvidelsen vil i siste del av 2025 bli dekt over Statens havarikommisjons budsjett, mens de økte husleieutgiftene etter det, vil bli dekt innenfor Samferdselsdepartementets og Forsvarsdepartementets budsjett.

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

Den langsiktige utbytteforventningen til Avinor utgjør 50 pst. av konsernets årsresultat etter skatt. For regnskapsåret 2024 venter Avinor et konsernresultat etter skatt på 571 mill. kr. Gitt gjeldende utbytteforventning, tilsier dette et utbytte på 285,5 mill. kr i 2025.

I Avinors vedtekter er det et krav om at selskapet skal ha en egenkapitalandel på 40 pst. Avinor

er i en krevende økonomisk situasjon. Samferdselsdepartementet har i flere omganger gitt selskapet unntak fra egenkapitalkravet i vedtektene, senest ut 2024. De siste prognosene fra Avinor viser at selskapets egenkapitalandel etter vedtektene vil utgjøre 39,5 pst. ved utgangen av 2024 og 40,6 pst. ved utgangen av 2025. For ikke å redusere Avinors egenkapital ytterligere foreslås det at det ikke tas utbytte fra Avinor i 2025. Endelig utbyttevedtak blir gjort på selskapets ordinære generalforsamling i 2024.

Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2023	budsjett 2024	2025
71	Tilskudd til pålagte oppgaver, <i>kan overføres</i>	1 075 000	2 887 300	2 516 000
72	Tilskudd til null- og lavutslippsluftfart			40 800
	Sum kap. 1315	1 075 000	2 887 300	2 556 800

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2024 vises det til kapittel 3.3. i Del I.

Post 71 Tilskudd til pålagte oppgaver

Det foreslås bevilget 2 516 mill. kr til Avinors bygging av ny lufthavn ved Mo i Rana og til flytting av Bodø lufthavn.

Ny lufthavn ved Mo i Rana

Av den foreslåtte bevilgningen vil 1 233 mill. kr gå til å bygge ny lufthavn ved Mo i Rana. Den nye lufthavnen skal finansieres av staten og et lokalt bidrag.

Avinor inngikk i august 2023 avtale med bidragsyterne om det lokale bidraget til en forlengelse av rullebanen til 2 400 meter, jf. Prop. 118 S (2022–2023) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023* og Innst. 490 S (2022–2023). Prisomregnet bidrag skal innbetales senest 15. januar 2025.

Den vedtatte kostnadsrammen for prosjektet utgjør 5 072 mill. 2025-kr. Byggearbeidene startet våren 2023, og den nye lufthavnen skal etter planen stå klar til prøvedrift i 2026, med offisiell åpning i løpet av 2027.

Flytting av Bodø lufthavn

Av den foreslåtte bevilgningen vil 1 283 mill. kr gå til å bygge ny lufthavn i Bodø. Den nye lufthavnen skal finansieres av Avinor, staten og et lokalt bidrag.

Den vedtatte kostnadsrammen for prosjektet utgjør 8 022 mill. 2025-kr. Kontrakter med entreprenører ble tildelt sommeren 2023 og våren 2024. Arbeidene med rullebane og flyoppstillingsplasser startet sommeren 2024, mens byggingen av den nye terminalen ventes å starte våren 2025.

Den nye lufthavnen skal etter planen stå klar til prøvedrift i 2029, med offisiell åpning i løpet av 2029/2030.

Flyttingen av lufthavnen medfører behov for ny base for den statlige redningshelikoptertjenesten. Midler til ny redningshelikopterbase bevilges over Justis- og beredskapsdepartementets budsjett, jf. nærmere omtale i Prop. 1 S (2024–2025) for Justis- og beredskapsdepartementet.

Post 72 Tilskudd til null- og lavutslippsluftfart

Det foreslås bevilget 40,8 mill. kr til å dekke Avinors utgifter til å etablere Norge som en testarena for null- og lavutslippsfartøy. Arbeidet omfatter bl.a. å legge til rette for nødvendig infrastruktur, innhente ekstern teknisk kompetanse og risiko- og sikkerhetsanalyser.

Programkategori 21.30 Veiformål

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025	Endring i pst.
1320	Statens vegvesen	36 046 570	36 546 400	40 115 500	9,8
1321	Nye Veier AS	6 233 457	6 507 700	6 755 000	3,8
1323	Vegtilsynet	19 652	20 400	21 000	2,9
	Sum kategori 21.30	42 299 679	43 074 500	46 891 500	8,9

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025	Endring i pst.
4320	Statens vegvesen	1 559 289	1 469 200	1 513 900	3,0
4321	Nye Veier AS	900 000			0,0
	Sum kategori 21.30	2 459 289	1 469 200	1 513 900	3,0

Målene for samferdselspolitikken er trukket opp i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*.

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

Oppgaver og ansvar i veisektoren er fordelt mellom stat, fylkeskommuner og kommuner. Statens vegvesen har ansvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele veitransportsystemet og forvalter som myndighetsorgan regelverk og fastsetter rammer som har betydning for sektorens samlede måloppnåelse. Rollen som byggherre deler Statens vegvesen med Nye Veier, fylkeskommunene og kommunene.

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 fylkeskommunene, kommunene, bransjeaktører, industrien og academia, og etaten 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 46,9 mrd. kr. Det foreslås bevilget 23,3 mrd. kr til investeringer i riksveier, inkludert bevilgningen til Nye Veier som hovedsakelig går til utbygging. Videre er det beregnet 15,2 mrd. kr i bompenger til finansiering av investeringsprosjekter som Statens vegvesen og Nye Veier har ansvaret for.

Til drift og vedlikehold av riksveier som Statens vegvesen har ansvaret for, foreslås 10,8 mrd. kr. I tillegg inngår midler til drift og vedlikehold av riksveier 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 1,5 mrd. kr.

Statens vegvesen forvalter tilskuddsordninger til kommunesektoren som bevilges over kap. 1320 og 1332. Til sammen foreslås det bevilget 7,5 mrd. kr til disse ordningene.

Resultatrapport 2023

I samsvar med Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* rapporteres det på resultater i 2023 for de fem likestilte hovedmålene

- 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 konkurransevne for næringslivet

Mer for pengene

I 2023 godkjente Samferdselsdepartementet endringer i veinormalene for vei- og gateutforming. De nye normalene gir økt fleksibilitet slik at utbygger i større grad enn tidligere kan gjenbruke eksisterende veier når nye bygges.

For prosjekter over 1 mrd. kr rapporterer Statens vegvesen løpende på avvik mot fastsatte økonomiske rammer. Rapportering for 2023 viser at Statens vegvesen har god kostnadskontroll. Prosjekter under bygging rapporteres i forhold til fastsatte styringsrammer, mens prosjekter under planlegging rapporteres i forhold til fastsatte KVVU-estimat/styringsmål. Det er noe større avvik for prosjekter under bygging enn prosjekter i planleggingsfase.

Nye Veier har et mål om å redusere kostnadene i sine prosjekter med 20 pst., målt opp mot 2016-estimatene for strekningene i sin oppstartportefølje. For strekningene som ble åpnet og ferdigstilt frem til og med 2023, oppnådde selskapet en besparelse på mer enn 18 pst. Selskapets anslag fra høsten 2023 på samfunnsøkonomisk lønnsomhet i oppstartporteføljen og E6 Kvænangsfjellet viser forbedring av lønnsomheten på 23,3 mrd. kr.

Statens vegvesen er fortsatt i en overgangsfase der felleskontrakter for riks- og fylkesvei erstattes av driftskontrakter for kun riksvei. Justert for prisstigning økte prisene på nye driftskontrakter i 2023 med om lag 39 pst. sammenliknet med kontraktene de avløste. Tilsvarende tall for nye kontrakter i 2022 var 18 pst. En av årsakene til prisøkningen i 2023 kan ha vært at veilengdene i disse kontraktene er betydelig redusert sammenliknet med veilengden i kontraktene inngått i 2022. I 2023 kostet det 459 000 kr i snitt å drifte 1 km vei. Til sammenlikning kostet drift av 1 km vei 429 000 kr i 2022. For å motvirke kostnadsøkningene har etaten forsøkt å tilpasse kontraktene slik at de blir mer attraktive for entreprenørene og dermed bidrar til bedre konkurranse og lavest mulig pris.

For å effektivisere vedlikeholdsarbeidet fullførte Statens vegvesen i 2023 måling av bæreevnen på riksveinettet. Dette, sammen med annen informasjon som sporutvikling, jevnhet mv., gir et bedre grunnlag for prioriteringer innen vedlikehold og utbedring. Arbeidet med å utvikle tilstandsindikatorer er godt i gang. I 2023 utarbeidet Statens vegvesen første versjon av tilstandsindikatorer for tunnel, bæreevne og veibredde samt startet forbedringer for en ny versjon. Etaten har også startet arbeid med å utarbeide indikatorer for spor og jevnhet på veidekker, kurvatur og bru. Målet er at etaten kan starte rapportering på disse indikatorene i løpet av 2024.

Statens vegvesen arbeider for å nå målet om at interne kostnader reduseres til 10,8 mrd. kr innen utgangen av 2024. Ved utgangen av 2023 var nivået på interne kostnader om lag 11 mrd. kr. Effektivisering og reduksjon i interne kostnader skjer hovedsakelig gjennom å redusere konsulentbruken, arealeffektivisering og redusere reiser og andre interne kostnader. Etatens arbeid med å redusere konsulentbruken og erstatte konsulenter med egne ressurser der det er mulig, har de siste årene bidratt til en betydelig reduksjon i interne kostnader.

Effektiv bruk av ny teknologi

Bruk av veiene har stor verdi for samfunnet, og digitalisering og effektiv bruk av ny teknologi bidrar til økt mobilitet og bedre samfunnsikkerhet og beredskap.

Statens vegvesen innsats på dette området prioriteres etter tre strategiske retninger; *Den digitale veien*, *Digitalisert verdikjede for vei* og *Digitale kundetjenester*.

Vegvesenet fortsatte i 2023 arbeidet med å forenkle, standardisere og automatisere arbeidsprosessene, både internt og eksternt.

Statens vegvesen har store datamengder tilgjengelig fra hele veitransportssystemet, og det er potensielt store gevinster i å utnytte disse dataene. I 2023 Statens vegvesen arbeidet med å innføre to digitaliseringsplattformer. Dataplattformen *Saga 2.0* skal sikre at alle data fra fagsystemer blir tilgjengelig for analyseformål på tvers av hele organisasjonen. Plattformen *ServiceNow* effektiviserer kundekontakt og saksbehandling og erstatter flere enkeltstående systemer.

Den digitale veien

Statens vegvesen arbeidet i 2023 med utkast til en nasjonal strategi for automatisert veitransport som Samferdselsdepartementet mottok tidlig i 2024. Departementet vurderer nå oppfølgingen av forslaget. Det har også blitt arbeidet videre med programmet *Digital drivkraft* som bl.a. skal sikre data av høy kvalitet fra Nasjonal vegdatabank.

Et godt datagrunnlag er viktig for god samfunnsikkerhet og beredskap, og Statens vegvesen sendte i 2023 et utkast til revidert vegdataforskrift på høring. Forskriften skal tydeliggjøre ansvar og oppgaver veimyndighetene og Nye Veier har for å avgi data bl.a. til Nasjonal vegdatabank og Vegtrafikkentralene.

Digitalisert verdikjede for vei

Statens vegvesen skal sørge for digital arbeidsflyt slik at riktig informasjon er tilgjengelig til rett tid, på rett sted og gjennom hele veiens livssyklus. Etaten opprettet i 2023 en digital portal for avvik fra veinormalene. Alle digitalt innsendte modellbaserte søknader om bruer og bærende konstruksjoner fra alle veieiere behandles nå digitalt. I 2023 utgjorde disse 58 pst. av det totale antallet behandlede søknader, noe som er en økning fra 2022.

Digitale kundetjenester

I januar 2023 ble mobilappen *Vegvesen trafikk* lansert. Denne inneholder ruteplanlegger, trafikkinformasjon og gir mulighet for å motta varslinger. I løpet av 2023 fikk appen bedre funksjonalitet med bl.a. sanntidsinformasjon om kapasitet på døgnhvileplasser.

Statens vegvesen har over lengre tid arbeidet med å utvikle gode selvbetjeningsløsninger for publikum. I 2023 lanserte etaten bl.a. digital syns-

attest og utviklet en selvbetjeningsløsning for bestilling av duplikatvognkort. Informasjonen under *Mine kjøretøy* på nettstedet vegvesen.no ble også utvidet til å omfatte midlertidig avregistrering, bruksforbud og periodisk kjøretøykontroll. Dette reduserer antall manuelle henvendelser.

I 2023 ble antall registreringer på trafikkstasjonene redusert med om lag 30 pst. etter at tje-
nesten *Frivillig avregistrering* ble lansert høsten 2022.

Nye Veier arbeider kontinuerlig med å ta i bruk ny teknologi og digitale løsninger for å effektivisere og øke måloppnåelsen. I 2023 innførte Nye Veier en ny styringsmodell for digitaliseringsarbeidet og opprettet et digitaliseringsråd. Dette bidrar til god styring og prioritering av utviklings tiltak. Selskapet har i 2023 og 2024 utviklet og lansert *eFravik*, en digital løsning for arbeidet med søknader om fravik fra veinormalene.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Klimagassutslipp

Foreløpige tall viser at transportsektoren sto for om lag en tredjedel av de norske klimagassutslippene i 2023. Veitransporten står for litt over halvparten av disse. Fra 2022 til 2023 er klimagassutslippene fra veitrafikken redusert med 0,6 mill. tonn CO₂-ekvivalenter, som tilsvarer 7,8 pst. Utslippsreduksjonen kommer bl.a. av økt bruk av biodrivstoff og utslippsfrie kjøretøy.

Regjeringen følger opp måltallene for salg av null- og lavutslippskjøretøy fra Nasjonal transportplan 2025–2036. For rapportering på utviklingen utslipp fra transportsektoren og av salget av nullutslippskjøretøy og infrastruktur for alternative drivstoff se kapittel 5 i Del III.

Statens vegvesen og Nye Veier arbeider stadig med å forbedre prosesser og metoder for å redusere klima- og miljøbelastninger ved utbygging og mer gjenbruk av materialer. Statens vegvesen og Nye Veier beregnet klimagassutslippene fra anlegg, drift, vedlikehold og ferje i 2023 til anslagsvis 380 400 tonn CO₂-ekvivalenter. Tallene omfatter ikke utslipp fra arealbruksendringer.

Statens vegvesen og Nye Veier brukte i 2023 i stor grad klima- og miljøkrav i sine anskaffelser i utbyggingsprosjekter og driftskontrakter og har krav i kontraktene knyttet til både ytre miljø og klimagassutslipp. På noen prosjekter stilles det også krav til elektriske anleggsmaskiner og transport. I asfaltkontrakter har Statens vegvesen brukt klima og miljø som tildelingskriterier. I de kontraktene der CO₂ ble vektet, var utslippet lavere enn i øvrige kontrakter. Utslippene er redu-

sert med nesten 30 pst. siden 2020. Statens vegvesen jobber videre mot det skjerpede kravet om å kutte utslippene fra asfalletlegging med 70 pst. innen 2030.

I riksveiferjedriften var de direkte utslippene på om lag 300 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2015. I 2023 var de nær halvert til 170 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Av de 44 hovedfartøyene som var i drift ved utgangen av 2023, brukte over halvparten batteri eller hydrogen som energibærer i ordi- nær drift.

Veinormalene

Høsten 2023 fastsatte Statens vegvesen Veinormal N100 *Veg- og gateutforming*. I denne veinormalen ble innslagspunktet for to-/tre- og firefeltsveier endret, og det ble innført nye hastighetsklasser på 90 km/t og 100 km/t for motorveier. Det vil gjøre det enklere å finne en mer effektiv og klima- og naturvennlig trasé. Endringen gir bedre muligheter for å gjenbruke eksisterende traseer ved videreutvikling av veinettet, med redusert arealinn- grep og reduserte utslipp fra bygging av veien. For tunnelprofiler på motorvei legger de reviderte veinormalen til rette for å redusere uttak og trans- port av bergmasser.

Arealbeslag i veiprojekter

Arealbruken i forbindelse med bygging av veiin- frastruktur søkes begrenset i utrednings-, plan- og byggefasen. Dette er særlig av hensyn til sårbare naturtyper og for å unngå beslag av dyrkbar og dyrket jord. Ubebygde arealer kan inneholde store lagre av karbon. Utbygging kan derfor med- føre betydelige klimagassutslipp og redusere potensielt fremtidig opptak av karbon på arealet.

Statens vegvesen og Nye Veier følger opp fire- trinnsmetoden i utredninger og i tidlig planfase. Det er en systematisk og analytisk metode for å vurdere løsninger, fra de enkle til de omfattende, og er et viktig verktøy for å begrense negativ påvirkning på natur. Deretter utredes konsekven- sene etter kravene i plan- og bygningsloven for alle større samferdselstiltak slik at virksomhetene får et godt beslutningsgrunnlag. Ved utvikling av

alternativer og løsninger følges tiltakshierarkiet der det først skal vurderes hvilke inngrep som kan unngås, så hva som kan begrenses, hva som kan istandsettes og til slutt ev. kompenseres. Sta- tens vegvesen fortsatte i 2023 arbeidet med å utvikle en metode for å vurdere naturnøytralitet i samferdselsprosjekter.

Naturmangfold

Arealbeslag ved utbyggingstiltak er den største trusselen mot naturmangfoldet. Ingen veiprojek- ter som åpnet i 2023, medførte arealbeslag i verdi- fulle natur- og kulturminneområder.

I samarbeid med de øvrige transportvirksom- hetene utarbeidet Statens vegvesen i 2023 en rap- port som viser en metode for å gjennomføre før- og etterundersøkelser av naturmangfold i sam- ferdselsprosjekter.

Statens vegvesen videreførte i 2023 arbeidet med å utvikle en metode for å måle og dokumen- tere påvirkning på natur. Det foreligger nå ytterli- gere analyser av eksisterende system for å måle og dokumentere påvirkning tiltakene har på natu- ren. Statens vegvesen har igangsatt analyse og utvikling av en metode for å kartlegge potensielle arealer for naturrestaurering langs eksisterende vei. Arbeidet omfatter en kartløsning og en verk- tøykasse for ulike potensielle naturrestaurerings- tiltak. I 2023 fortsatte Nye Veier utviklingen av metoder for arealregnskap og nye metoder for å kvantifisere ikke-prissatte samfunnsøkonomiske virkninger i veiprojekter.

Jordbruksareal (dyrket jord) er samlebegre- pet for arealtypene fulldyrket jord, overflatedyrket jord og innmarksbeite. Disse tre arealtypene inn- går som rapporteringsindikatorer. Det gir en mulighet til å vurdere hvilke kvaliteter av jord- bruksareal som blir berørt av veiltak.

Mange av veiene som ble åpnet i 2023, var tun- nelprosjekter og tiltak i tettbygd strøk som omfat- tet lite jordbruksareal. Gang- og sykkelveiprojek- ter tok noe areal, og det ble åpnet parseller på E16 Fagernes–Øylo som ga noe inngrep i jordbruksa- real. Tabell 4.1 viser inngrep i dyrket mark for riksveiprojekter som åpnet i 2023.

Tabell 4.1 Omdisponert dyrket mark for åpne riksveiprosjekter i 2023

Prosjekt	Dekar			
	Omdisponert dyrket mark	Fulldyrket jord	Overflate-dyrket jord	Innmarks-beite
E16 Fagernes–Øylo	15	9	0	6
E134 Steine–Etne senter, gang- og sykkelvei	2	2	0	0
Rv. 52 Trøim–Holde bru, gang- og sykkelvei	14	14	0	0
Sum	31	25	0	6

Kilde: Statens vegvesen

Plast

For å få et bedre kunnskapsgrunnlag startet Statens vegvesen i 2023 opp prosjektet *mikroRENS 2022–2025* der målet er å finne ut hvilke renseløsninger langs vei og i tunnel som fungerer best for å holde tilbake mikroplast, og hva som skjer med de mange tilsetningsstoffene som fins i bildekkpartikler.

Vegetasjon og pollinerende insekter

Statens vegvesen og Nye Veier gjennomførte i 2023 tiltak for å begrense spredning og bekjempe fremmede skadelige arter og ta vare på pollinerende insekter langs riksvei. Kantslått til riktig tid var hovedtiltaket. Andre tiltak var kartlegging av fremmede arter, minimal bruk av plantevernmidler og formidling.

Veibelysning

Statens vegvesen jobber med å øke kunnskapen om og begrense den belastningen riksveibelysningen påfører naturen og naboene. I samarbeid med Norsk institutt for bioøkonomi, Universitetet i Sørøst-Norge, Vestfold og Telemark fylkeskommune og med støtte fra Regionale Forskningsfond Vestfold og Telemark ble det gjennomført feltarbeid langs fv. 325 i Rogaland i 2023. I dette arbeidet ble det registrert insekter og måles lys for å kunne si noe om hvordan lyset påvirker insektene i norsk natur.

Bruk og virkning av salt

Det årlige forbruket av salt på veiene er avhengig av vær og temperatur den enkelte vinter. I vinter-sesongen 2022–2023 var forbruket på riksveier på 115 900 tonn. En gradvis endring til et mildere klima og større skiftning i temperaturer rundt fry-

sepunktet er blant årsakene til at saltforbruket har økt med om lag 30 pst. de siste sesongene. Både Statens vegvesen og Nye Veier samarbeider med driftsentrepreneurer om mer automatisert vinterdrift ved bruk av ny teknologi og mer data om vær og føre.

I sesongen 2022–2023 gjorde Statens vegvesen en ekstra innsats for å redusere saltforbruket på elleve strekninger som er registrert med fare for miljøskader. Det er særlig knyttet til reindrift, hensyn til drikkevann og innsjøen Sagtjernet.

Lokal luftforurensing

I 2023 ble grenseverdiene og nasjonalt mål for årsmiddel- og døgnmiddelverdiene for grovt svevestøv (PM10) overskredet i byene Brumunddal, Hamar og Oslo.

Grenseverdien for finkornet svevestøv (PM2,5) ble overholdt i alle byer i 2023, men sju byer hadde nivåer som tangerte eller oversteg nasjonalt mål.

Grenseverdiene og nasjonalt mål for nitrogen-dioksid (NO₂) ble overholdt i alle byer i 2023.

For å redusere produksjon og oppvirvling av svevestøv ble vintermiljøfartsgrense videreført på utvalgte strekninger i Oslo i perioden 1. november 2022–1. mai 2023.

Statens vegvesen jobbet i 2023 med å finne en egnet løsning for å innhente informasjon om bruk av piggdekk. Oversikt over piggdekkbruk er viktig for bl.a. modellberegninger av luftkvalitet, luftkvalitetsvarsel, støyberegninger og tiltaksvurderinger. Det er stadig færre byer/tettsteder som utfører egne piggdekkteellinger.

I 2023 ferdigstilte Statens vegvesen samarbeidsavtaler om finansiering og drift av målestasjoner for luftkvalitet med alle kommuner som plikter å måle luftkvaliteten og ha målestasjoner. Videre ga Statens vegvesen i 2023 ut erfarings- og

kunnskapsrapporten *Renhold og støvdemping på vei*, et hjelpemiddel for effektivt renhold av veier.

Innsats mot støy

Støy kan påvirke helsen og bidra til mistrivsel og redusert velvære. Veitrafikkstøy er årsak til nesten 80 pst. av den totale støyplagen hos befolkningen. Ifølge Statistisk sentralbyrå var om lag to millioner mennesker utsatt for støy fra veitrafikk over 55 dB. Statens vegvesen gjennomførte i 2023 tiltak mot støy både langs eksisterende og ny vei.

Statens vegvesen har samarbeidet med Nye Veier, fylkeskommuner og noen kommuner om å oppdatere innendørskartleggingen etter krav i forurensingsforskriften, og resultatene er rapportert til statsforvalterne.

Kulturminner

I 2023 ble det behandlet tolv dispensasjonssøknader knyttet til de 105 forskriftsfredete kulturminnene i Statens vegvesens portefølje, hvorav elleve dispensasjonssøknader og én avfredning. Dialogmøter med de respektive fylkeskommunene som har dispensasjonsmyndighet, var av stor betydning. Som en oppfølging av fredningspresiseringene som forelå i 2022, utarbeidet Statens vegvesen i 2023 15 forvaltningsplaner for objekter i Nasjonal verneplan. Som del av forvaltningen av verneplanen ble det også utført åtte restaureringsprosjekter. Norsk vegmuseum bisto fylkeskom-

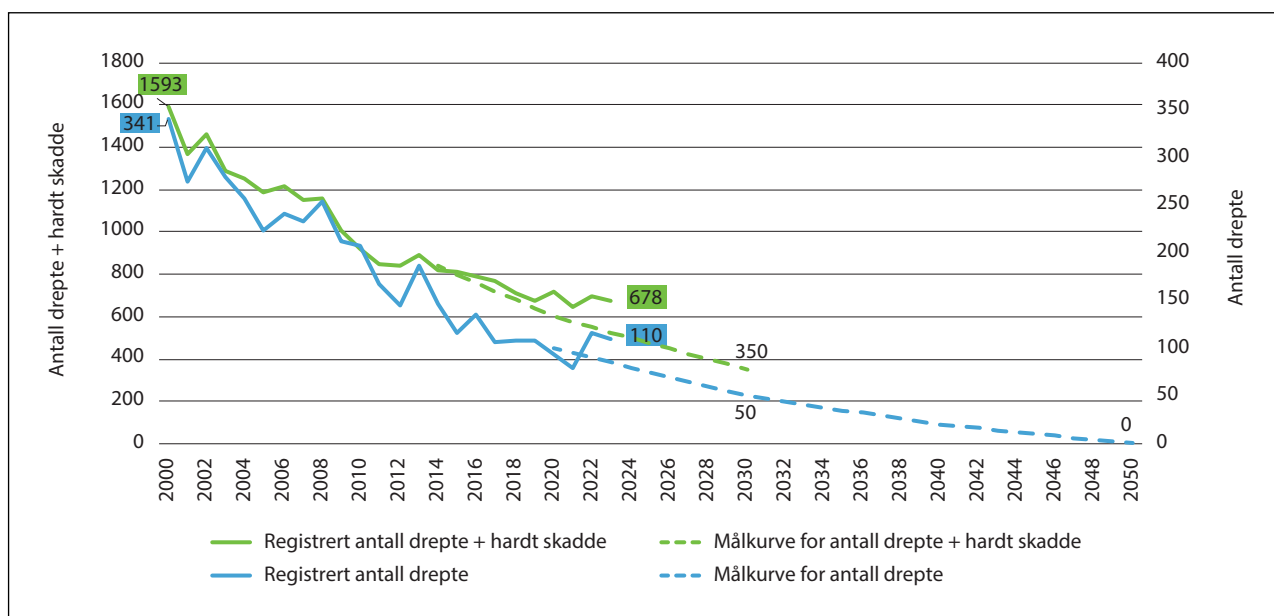
muner, kommuner, andre museer, stiftelser og ikke minst grunneiere med saksbehandling og rådgivning knyttet til øvrige veiminne og deltok i større samarbeidsprosjekter som bl.a. Kongevegen over Dovrefjell.

Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken

Ulykkesutviklingen de siste par årene er bekymringsfull. I 2023 omkom 110 personer i veitrafikken. Det er seks færre enn i 2022, men flere enn i 2017, 2018 og 2019. Til sammen ble 678 personer enten drept eller hardt skadd i 2023. Utviklingen beveger seg stadig lengre bort fra målkurven som viser nødvendig progresjon for å nå ambisjonen for 2030 i Nasjonal transportplan 2022–2033 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde, hvorav maksimalt 50 drepte.

Langsiktig og kunnskapsbasert innsats for trafikksikkerhet med å bygge sikre veier, holde god standard på drift og vedlikehold, gjennomføre målrettet kontrollinnsats av tunge kjøretøy og fortsatt høy oppmerksomhet på føreropplæring og kampanjearbeid har bidratt til en reduksjon i ulykkestallene over tid. Bortsett fra reduksjonen i antall drepte i årene med reiserestriksjoner under koronapandemien, har det ikke vært noen betydelig reduksjon i antall drepte etter 2017. Videre har summen av drepte og hardt skadde vært omtrent uendret siden 2019.

Flere unge omkom i trafikken i 2023 enn i 2022, med sju personer i aldersgruppen 0–15 år i



Figur 4.2 Utvikling i antall drepte og hardt skadde, og målkurve for utviklingen frem til 2030 og 2050

Kilde: Statens vegvesen

2023 mot to personer i 2022, og med tolv personer i aldersgruppen 16–19 år i 2023 mot sju personer i 2022. Når det gjelder summen av drepte og hardt skadde, har langtidstrenden vært positiv for barn under 16 år, mens det for 16–19 åringer ikke har vært reduksjon de siste ti årene.

20 personer omkom på motorsykkel i 2023. Antall drepte motorsyklister har de ti siste årene vært omtrent uendret, mens det for alle andre trafikantgrupper er redusert. I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025* har derfor Statens vegvesen mange oppfølgingstiltak knyttet til motorsykkel og moped, og mye av etatens forskning innenfor trafikksikkerhet vil gjelde denne trafikantgruppen i tiden fremover.

Analysen av dødsulykkene som skjedde i 2023 publiseres høsten 2024.

Etter introduksjonen av elektriske sparkesykler i 2019 økte antall behandlede skadetilfeller i flere norske byer kraftig. Fem personer mistet livet ved bruk av elektrisk sparkesykkel i 2022, mens ingen døde i 2023. Antall skadde registrert ved Oslo skadelegevakt gikk kraftig ned etter at Oslo kommune innførte antallsbegrensninger på utleiesykler og stengte for utleie nattetid. Det kom i 2022 nye og strengere nasjonale regler for bruk av hjelm, alders- og promillegrense. Fra 1. januar 2023 er det krav om ansvarsforsikring for både privateide og leide sykler.

Automatisk trafikkontroll (ATK) er et svært effektivt virkemiddel når det brukes der det tilfredsstillende kriteriene for fart og ulykker. Streknings-ATK reduserer antall drepte eller hardt skadde med om lag 50 pst. For punkt-ATK er det en tilsvarende reduksjon på mellom 40 og 50 pst. Ved utgangen av 2023 var det 71 strekninger med streknings-ATK og 278 fotobokser i enkeltpunkt.

Sikrere trafikanter

Etterspørselen etter praktiske førerprøver har økt i årene etter koronapandemien. Statens vegvesen gjennomførte i perioden 2021–2023 om lag 15 000–20 000 flere prøver enn før pandemien. Staten gjennomførte vel 150 000 praktiske prøver i 2023.

Kampanjetemaene oppmerksomhet, fart, belte i buss og samspill i trafikken ble videreført i 2023. Alle kampanjene er forankret i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025*.

Kontroll av bilbeltebruk og annet verneutstyr bidrar til økt trafikksikkerhet, og kontrollene rettes mot brukere av både lette og tunge kjøretøy. Statens vegvesen gjennomførte nesten 200 000 kontroller av verneutstyr i 2023. Andelen som bru-

ker bilbelte og hjelm er høy. Færre enn én pst. av de kontrollerte fikk gebyr for manglende bruk.

Kjøre- og hviletidskontroller langs vei er viktig for å ivareta trafikksikkerhet og seriøsitet i form av gode arbeidsvilkår for sjåførene og lik konkurranse i transportbransjen. Statens vegvesen øker oppmerksomheten mot foretak som er klassifisert med høy risiko for regelovertrедelser, og vel 15 000 førere ble kontrollert for kjøre- og hviletid langs vei i 2023. Det ble avdekket feil hos om lag 51 pst. av de kontrollerte.

Statens vegvesen har over tid jobbet med å forbedre utvelgelsen av foretak til kontroll gjennom en risikobasert tilnærming. Staten kontrollerte til sammen 233 transportbedrifter for brudd på kjøre- og hviletidsreglene i 2023 og avdekket totalt over 78 000 regelbrudd med varierende alvorlighetsgrad.

Godkjenning av trafikkskolene, faglige ledere og trafikklærere er en forutsetning for drift. Også i 2023 var tilsynene rettet mot den avsluttende delen av føreropplæringen, og 20 pst. av disse var rettet mot opplæring i buss. I tillegg prioriterte Statens vegvesen tilsyn av opplæring innenfor lett motorsykkel i sommerhalvåret. Høsten 2023 tok etaten i bruk et digitalt saksbehandlingsverktøy, *eTilsyn*, for å gjennomføre tilsyn av opplæringsinstitusjoner.

Sikrere kjøretøy

For å få en mer målrettet og effektiv kontrollvirksomhet arbeider Statens vegvesen kontinuerlig med å videreutvikle kontrollverktøy og risikoklassifisering. Målet er å luke ut trafikksikfarlige kjøretøy og useriøse aktører og spare dem som har alt i orden for unødvendige kontroller. Fra 2022 til 2023 økte andelen kontrollerte tunge kjøretøy med én eller flere feil og mangler fra 56,5 til 57,4 pst. Totalt ble det gjennomført over 86 000 tungtransportkontroller i 2023, som er om lag 1 800 flere enn i 2022.

Kontroll av dekk og kjetting skal inngå i alle tungbilkontroller i vinterperioden. I løpet av vintermånedene i 2023 ble dekk og kjetting kontrollert på om lag 90 600 kjøretøy. Stadig flere overholder regelverket for dekkutrustning og tillatt vekt og last.

Statens vegvesen gjennomførte om lag 46 600 kontroller av lette kjøretøy i 2023. En større andel var varebiler som driver transportvirksomhet. Dette er en type transport som er lite regulert og som er viktig å følge opp. Statens vegvesen bisto i tillegg politiet i kontroll av el-sparkesykler.

I 2023 kontrollerte Statens vegvesen 1 038 dro-sjer. Av disse fikk 589 skriftlig mangel, 89 fikk bruksforbud og 16 ble anmeldt. Mangler som avdekkes rapporteres til løyvemyndigheten.

Sosial dumping og arbeidslivskriminalitet

I tråd med *Handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren* og *Handlingsplan mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet* hadde Statens vegvesen en betydelig økning i samhandling og tverretatlige kontroller i 2023. Sammen med Arbeidstilsynet og Skatteetaten leverte Statens vegvesen en utredning i desember 2023, der de peker på hvordan samhandlingen kan bli enda bedre.

Statens vegvesen samarbeider tett med andre kontrolletater, spesielt politiet, Tolletaten, Arbeidstilsynet og Skatteetaten. Det ble gjennomført over 140 større og mindre samarbeidskontroller langs vei i 2023. En rekke alvorlige forhold ble avdekt bl.a. skatte- og avgiftsunndragelser, svart arbeid og lønnsstyveri. Denne type forhold følges opp av de øvrige kontrolletatene.

Innsatsen har medført en betydelig økning i tilsyn mot ulovlig verkstedsdrift og fellesaksjoner i samarbeid med andre etater. Det ble gjennomført 50 fellesaksjoner innenfor dette feltet, og Statens vegvesen gjennomførte totalt 332 tilsyn mot ulovlige verksteder i 2023. Vegvesenet oppdaget i flere verkstedskontroller at det er utført arbeid uten nødvendig godkjenning og fattet stansingsvedtak. I fellesaksjoner er det bl.a. avdekt forhold som svart arbeid, skatte- og avgiftsunndragelser og brudd på arbeidsmiljøloven, som følges opp av andre kontrolletater.

Sikrere infrastruktur

Drift og vedlikehold av veier har stor betydning for trafikksikkerheten. I 2023 gjennomførte Statens vegvesen tiltak mot utforkjøringsulykker på 55 km riksvei med fartsgrense 70 km/t eller høyere, hvorav 50 km er i tråd med eller tett opp mot minstestandard etter gjennomførte tiltak. I tillegg gjennomførte etaten en rekke målrettede tiltak på enkeltstående punkt med sikte på å forebygge utforkjøringsulykker og for å hindre alvorlige konsekvenser når ulykker skjer. Eksempler på tiltak som forhindrer alvorlige utforkjøringsulykker, er bedre markering og skilting av kurver, bygging og utbedring av rekkverk, forsterkning av veiskulder, sikring av terrenget langs veien og rydding for å bedre sikten.

For å få bedre og mer systematisk beslutningsstøtte for å prioritere tiltak langs vei tok Statens vegvesen i 2023 i bruk *TS-portalen* for bestilling, gjennomføring og oppfølging av trafikksikkerhetsinspeksjoner. Det ble levert 25 rapporter i portalen i 2023. Per desember 2023 var det identifisert 1 569 funn i gjennomførte inspeksjoner, hvorav 85 pst. er avvik og 3 pst. er svært alvorlige.

I 2023 prioriterte Vegtilsynet temaene drift og vedlikehold, samfunnssikkerhet og beredskap, plan- og utbygging og annen forvaltning i tilsyn av Statens vegvesen og Nye Veier. Vegtilsynet publiserte i 2023 sju tilsynsrapporter. Etaten gjennomførte fire tilstandsundersøkelser innen ulike aktuelle tema. Det er avdekt seks avvik og gitt åtte observasjoner. Tilsynssakene omhandlet inspeksjon av sikkerhetsutstyr i tunnel, problempunkt og -strekninger i vinterdrift, behandling av meldinger til veitrafikksentralene og inspeksjon av bruer. Vegtilsynet lukket ni avvik i 2023.

Vegtilsynet følger opp sikkerhetstilrådingene innen vei gitt av Statens havarikommisjon. I 2023 ble 29 tilrådingene fulgt opp og lukket.

Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Statens vegvesen og Nye Veier jobber for å holde riksveiene åpne og trygge året rundt, slik at alle trafikanter får en enklere reisehverdag og kommer frem til planlagt tid.

I 2023 var trafikken på riks- og fylkesveinettet 0,8 pst. høyere enn i 2022. Økningen var størst for lette kjøretøy. Trafikken har fortsatt å ta seg opp etter koronapandemien, og den lå i 2023 litt over nivået fra 2019. Økningen fra 1995 som er referanseåret for trafikktutviklingen, er på 55,4 pst. som er et foreløpig toppnivå.

Forutsigbarhet og fremkommelighet

Stengte veier fører til ekstra kostnader og ulemper for næringslivet og øvrige trafikanter. Statens vegvesen arbeider med å redusere omfanget av stenginger samt sørge for god informasjon om planlagte stenginger.

Statens vegvesens produktområde *Fremkommelighetstjenester* ble startet i 2022. I løpet av 2023 startet etaten to nye produktområder. Alle bidrar til forutsigbar fremkommelighet.

Fremkommelighetstjenester skal sørge for at trafikantenes behov for relevant, pålitelig og tilgjengelig trafikkinformasjon er dekt gjennom å utvikle brukervennlige og digitale tjenester. Dette omfatter bl.a. en SMS-tjeneste, trafikappen *Vegve-*

sen trafikk, temaside for fjelloverganger og sann-
tidsinformasjon om døgnhvileplasser.

Fremkommelig vei skal utvikle beslutnings-
støtte og produkter for byggherrepersonell, entre-
prenører og saksbehandlere. Dette vil bl.a. gi mer
koordinert og samordnet veiarbeid og mer effek-
tiv oppfølging av kontrakter.

Trafikkflyt og -beredskap skal bidra til at de som
ferdes på veinettet, opplever sikkerhet, god tra-
fikkflyt og høy oppetid gjennom å legge til rette
for effektiv håndtering når hendelser finner sted
og bidra til å redusere forekomst av uplanlagte
hendelser.

Statens vegvesen og Nye Veier måler oppetid
på riksveinettet ved å bruke data om stenginger
koblet mot Nasjonal vegdatabank. Målingene
viste en oppetid på 98,9 pst. ved slutten av 2023.

Hovedårsaken til stengingene er som tidligere år
veiarbeid.

Videre samarbeidet Statens vegvesen med
Nye Veier for å definere og operasjonalisere en fel-
les oppetidsindikator. Arbeidet kartla forskjellene
i hvordan oppetid måles og rapporteres i dag og
fordeler og ulemper med disse metodene. Med
utgangspunkt i dette arbeidet har virksomhetene
blitt enige om en felles indikator og metode. I
påvente av endelig løsning fortsetter Statens veg-
vesen å rapportere oppetid etter nåværende
metode.

Tabell 4.2 viser oppnådde resultater i 2023 for
Statens vegvesen og Nye Veier på utvalgte indika-
torer sammenliknet med virkninger som var for-
ventet av budsjettforslaget for 2023.

Tabell 4.2 Rapportering på utvalgte indikatorer for riksveinettet i 2023

Tiltak	Anslåtte virkninger av budsjett- forslaget 2023	Resultat 2023
Antall km veinett utbedret med gul midtstripe	16,8	10,2
Antall km firefelts vei med fysisk atskilte kjørebaner åpnet for trafikk	0	0,2
Antall km midtrekkverk bygd på to- og trefeltsveier	0	0,2
Antall km riksvei med forsterket midtoppmerking	9,5	33,4
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	8	8
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	18,6	19,6
Antall km kollektivfelt bygd	0,4	0,2
Antall viktige knutepunkter for kollektivtransporten som er universelt utformet	2	2
Antall holdeplasser for kollektivtransport universelt utformet	36	38

Avviket i antall km riksvei med forsterket midt-
oppmerking skyldes i hovedsak at en parsell på
strekningen E16 Fagernes–Øylo kunne åpnes om
lag et år tidligere enn planlagt.

I 2023 ble det åpnet 13,2 km ny riksvei. Av
dette var 0,2 km firefelts vei. Tabell 4.3 viser strek-
ninger med prosjektkostnad over 1 000 mill. kr
som Statens vegvesen åpnet for trafikk i 2023.

Tabell 4.3 Strekninger med prosjektkostnad over 1 000 mill. kr åpnet for trafikk i 2023

	Lengde (km)	Redusert reisetid (minutter)
E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark	7,0	2,9
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger i Trøndelag	2,1	0
Sum	9,1	2,9

Disse nye strekningene er beregnet å gi en årlig gjennomsnittlig reduksjon med til sammen 0,09 drepte og hardt skadde. I tillegg kommer bidrag fra Statens vegvesens øvrige arbeid, som f.eks. drift, vedlikehold, kampanjer, tilsyn, kontroller og tiltak knyttet til føreropplæringen. Ytterligere virkninger kommer fra tiltak gjennomført av Nye Veier og andre aktører, som politiet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og kommunene.

Byvekstavgiftene

I 2023 ble byvekstavgiftene for Oslo-området, Bergens-området og Nord-Jæren fulgt opp. Byvekstavgiften for Trondheims-området ble reforhandlet, og det ble inngått en byvekstavgift for Tromsø i oktober. I de største byområdene er det et mål at persontransport med bil ikke skal øke (nullvekstmålet). Nullvekstmålet følges bl.a. opp i byvekstavgiftene, der byindeksen er hovedindikator for å følge måloppnåelsen. I 2023 ble det åpnet flere viktige sykkelveiprosjekter som vil bidra til måloppnåelsen.

Rapporteringen for 2023 viser at trafikken i de fire største byområdene ligger rundt nullvekstmålet, mens for Tromsø er biltrafikken redusert. På bakgrunn av byindeksen for 2023 er det ikke grunnlag for å si at nullvekstmålet ikke kan nås innen utgangen av avtaleperiodene i 2029. Samtidig viser prognosene frem mot 2030 en kraftig vekst i biltrafikken i byområdene, og det kan bli behov for en forsterket virkemiddelbruk for å nå målet. Det er derfor viktig å følge opp den langsiktige utviklingen.

Se nærmere omtale av byvekstavgiftene under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Universell utforming

Universell utforming langs veien innebærer bl.a. å utforme kollektive transportmidler, stoppesteder og knutepunkter for kollektivtrafikken, ferjesamband, ladestasjoner og rasteplasser slik at så mange som mulig kan bruke tilbudene. Det er om lag 650 rasteplasser langs riks- og europaveier, der nyere anlegg er universelt utformet, mens utforming og utstyr kan variere i eldre anlegg.

I 2023 ble 36 holdeplasser og to kollektivknutepunkter oppgradert. I perioden 2010–2023 ble 960 av 7 000 holdeplasser på riksveinettet oppgradert slik at de tilfredsstiller kravene til universell utforming.

Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

Arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap ble også i 2023 preget av den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa. I 2023 arbeidet Statens vegvesen med å styrke samvirket med andre aktører, herunder Forsvaret.

Statens vegvesen har i samarbeid med Forsvaret gjennomgått og vurdert kritikalitet i riksveinettet bl.a. bæreevne på vei- og bruinfrastrukturen som er viktig for militær mobilitet. Fylkesveistrekninger med viktige funksjoner for totalforsvaret er også vurdert.

Veitrafikkentralen fikk i 2023 en utvidet rolle i å samordne veieiere, nødetater, lokale og regionale myndigheter og andre interessenter ved beredskapshendelser på vei. Dette bidrar til god og felles situasjonsforståelse og er et viktig bidrag for fremkommeligheten.

Klimaendringene fører til mer ekstremvær og økt fare for bl.a. flom, skred, stormflo og kvikkleireskred. Statens vegvesen og Nye Veier arbeider systematisk med klimatilpasning både ved planlegging og bygging av ny vei, bru eller tunnel og ved å utbedre eksisterende infrastruktur slik at den er motstandsdyktig nok. 2023 ble preget av flere alvorlige værhendelser, både i løpet av sommeren og vinteren, som hadde betydelig innvirkning på veinettet.

Uværet «Hans» og medfølgende flom viste hvor viktig det er at veinettet planlegges, bygges, driftes og vedlikeholdes med tilstrekkelig motstandsdyktighet, redundans og restitusjonsevne. Uværet viste verdien av god lokal beredskap, kapasitet og kompetanse, samordnet av Veitrafikkentralen på tvers av veieiere. Det viste også hvor viktig det er at Statens vegvesen har informasjon og digitale tjenester tilgjengelig for trafikantene.

I 2023 oppdaterte Statens vegvesen kartleggingen av skredpunkter på riks- og fylkesvei. Det ble identifisert 461 skredutsatte punkter på riksveinettet. Av disse er 255 i høy eller middels kategori. På fylkesveinettet er det identifisert nær 1 700 skredutsatte punkter, hvorav 541 er i høy eller middels kategori.

Statens vegvesen etablerte i 2023 et responsmiljø for å håndtere digitale hendelser i veisektoren, VegCERT. Responsmiljøet er i drift fra 2024 og har som formål å forebygge, koordinere og håndtere digitale sikkerhetshendelser i veisektoren og å styrke veimyndighetenes evne til å håndtere digitale angrep.

I 2023 etablerte Statens vegvesen et nytt datasenter som gir økt sikkerhet, langsiktig kapasitet og økt fleksibilitet for opp- og nedskalering. Kra-

vene til sikkerhet er avstemt med Nasjonal sikkerhetsmyndighet.

Mål, utfordringer og prioriteringer i 2025

Regjeringens overordnede og langsiktige mål for transportsektoren er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050, jf. Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. 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

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

Å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må er regjeringens hovedstrategi for riksveinettet. Ved å vri ressursbruken mot drift, vedlikehold, fornying og utbedringer vil det være mulig å gjennomføre flere tiltak i større deler av landet. Regjeringen prioriterer å bygge ut veiene der det er nødvendig for at veinettet skal bli sikkert og fremkommelig. Med budsjettforslaget for 2025 følger regjeringen opp viktige satsinger for å sikre måloppnåelse i planperioden.

Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Det har over tid bygd seg opp et vedlikeholdsetterslep på veinettet. Samtidig stilles det økte krav til hva veiene skal tåle. For dårlig tilstand kan begrense fremkommeligheten gjennom tidvis stengte veier, køer eller redusert fart. Den store prisveksten i driftskontraktene er et problem for både staten og fylkeskommunene.

Det er en økende utfordring med hyppigere ekstremvær som bryter ned veiinfrastrukturen. Målrettede drifts- og vedlikeholdstiltak, prioritering av ras- og skredsikring samt investeringer i fornying av bl.a. bærende konstruksjoner vil gjøre veinettet bedre rustet til både å håndtere fremtidige klimaendringer og tåle frakt av tyngre last. Tiltak for klimatilpasning kan også bidra til å bedre transportsystemets evne til å tåle økt militær mobilitet.

Utfordringene for 2025 er å opprettholde forutsigbar fremkommelighet, det vil si at veinettet er

åpent, tilstanden god og at de reisende informeres om alternative reiseruter.

Regjeringen prioriterer i tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 drift og vedlikehold for å ta bedre vare på veiene, for å forhindre økt etterselep og for å sikre et solid veinett. Tilstanden på veinettet forbedres bl.a. ved å utbedre bruer og tunneler. En slik prioritering vil legge til rette for økt beredskap, oppetid og forutsigbarhet for alle trafikanter.

Regjeringen prioriterer midler til de to nye store utbyggingsprosjektene Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i Vestland og E45 Kløfta i Finnmark. Prosjektene vil bl.a. bidra til å sikre mot skred, trafikkulykker og gi bedre fremkommelighet på viktige veistrekninger.

Samhandling mellom veiforvaltere

Selv om eierskapet og ansvaret for veinettet er delt mellom staten, fylkeskommunene og kommunene, er veinettet en sammenhengende infrastruktur der problemer på én del av nettet ofte forplanter seg til andre deler. Fylkes- og riksveinettet danner et helhetlig veinett for persontransport og næringsliv. I tillegg har fylkesveiene en viktig funksjon som omkjøringsveier for riksveinettet og motsatt. I de største byområdene er veitransport tett sammenvevd med andre transportformer, og problemer ett sted kan få store ringvirkninger.

Som omtalt i Nasjonal transportplan 2025–2036 vil regjeringen styrke kontakten mellom Statens vegvesen, Nye Veier og fylkeskommunene. For å sikre en helhetlig utvikling av veisektoren er det viktig at Statens vegvesen som Samferdselsdepartementets fagorgan har et samlet bilde av utfordringer og utviklingsbehov i hele veinettet og sørger for god involvering av de øvrige veiforvalterne. Det er mye å hente dersom alle veiforvaltere samarbeider og deler informasjon og erfaringer som samlet kan få sektoren til å fungere bedre. Det er et stort potensial for læring og kompetanseoverføring som kan bidra til mer effektiv drift for den enkelte veiforvalter. God samhandling mellom alle veiforvaltere er også vesentlig for å håndtere ulike hendelser og for å styrke militær mobilitet på kritiske veiakser.

For å bedre fremkommeligheten for både tømmertransport og militære kjøretøy gir regjeringen tilskudd til forsterkning og bygging av veier og bruer på fylkesvei som er viktige for tømmertransporten og for militær mobilitet.

Regjeringen har med budsjettforslaget lagt opp til å avvike post 65 Tilskudd til fylkesveier på kap. 1320 og overføre midlene på posten

(431,5 mill. kr) til rammetilskuddet til fylkeskommunene, med særskilt fordeling under tabell C-saken *Opprustning og fornying av fylkesveinettet* på Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett. Det å samle tilskuddene som rammetilskudd vil gi større grad av frihet til fylkeskommunene, samtidig som administrasjonen av øremerkede midler reduseres både for fylkeskommunene og staten. Regjeringen foreslår videre i tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 å reelt styrke ordningen med særskilt fordeling til opprustning og fornying av fylkesvei med 300 mill. kr i 2025. Dette vil bidra til at fylkeskommunene kan forsterke sin innsats for å redusere etterslepet på fylkesveiene.

Sosial dumping og arbeidslivskriminalitet

Regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren inneholder tiltak som skal bidra til en mer seriøs bransje, med bedre regulerte rammer for arbeidet. Målet er å forbedre arbeidsforholdene i sektoren, skape en mer seriøs bransje med trygge og attraktive arbeidsplasser samt sikre likere konkurransevilkår mellom næringsaktørene. Regjeringen mener dette også bør gjelde offentlige anskaffelser der arbeidet utføres utenfor landets grenser, f.eks. ved bygging av fartøy. Samferdselsdepartementet skal sammen med Statens vegvesen i 2025 vurdere mulighetene for å styrke arbeidstakernes vilkår i anskaffelser der byggingen foregår utenfor Norge.

Som en oppfølging av Nasjonal transportplan 2025–2036 skal Statens vegvesen i 2025 forsterke innsatsen med å bygge ut døgnhvile- og rasteplasser. Disse bidrar til å bedre arbeidsforholdene til yrkessjåfører.

Statens vegvesen har etablert et landsdekkende samarbeidsforum mot arbeidslivskriminalitet i anleggsbransjen i samråd med Bane NOR. Fylkeskommunene, Nye Veier, Statsbygg, Statskraft og Avinor deltar i samarbeidsforumet. Forumet bidrar til økt felles kompetanse og bedre deling av informasjon om konkrete aktører som utfordrer offentlige byggherrer. Forumet videreføres i 2025.

Nye Veier har over tid arbeidet for at arbeidslivskriminalitet ikke skal forekomme i selskapet eller dets veiprojekter. Selskapet setter krav og gjennomfører grundige vurderinger i forbindelse med prekvalifisering av entreprenører for å sikre seriøse og solide aktører som kan løse oppdraget innenfor kravene til grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, økonomi

og miljø. Kravene omfatter bl.a. arbeiderrettigheter, tiltak mot korrupsjon, ryddige lønns- og arbeidsforhold samt krav om faglærte og lærlinger. Nye Veier har bl.a. samarbeidsavtaler med Skatteetaten og Landsorganisasjonen (LO) for å lykkes i dette arbeidet, og har siden 2017 hatt LO-koordinatorer i sine totalentrepriseprojekter.

Statens vegvesen har et nært samarbeid med andre offentlige etater, herunder A-krimsentrene. Statens vegvesen deltar også i tre-parts bransjeprogrammene for transport- og bilbransjen som skal bidra til seriøse arbeidsforhold. I 2024 inngikk Statens vegvesen avtale med LO mot arbeidslivskriminalitet i anleggsbransjen for å styrke arbeidet som allerede gjøres i etaten.

Videre arbeider Statens vegvesen med å dokumentere hvordan useriøsitet og kriminalitet rammer bl.a. veitransportmarkedet og drifts-, vedlikeholds- og anleggsmarkedet. Det er gjennomført aksjoner og utredninger som viser hvordan aktører utnytter fragmentert myndighetsansvar. Videre er det avdekt hvordan slike aktører reduserer oppdagelsesrisiko og konsekvens ved å handle på tvers av geografiske og organisatoriske grenser. For å avdekke og forebygge arbeidslivskriminalitet kreves det nye arbeidsformer og -metoder, også for det tverretatlige samarbeidet.

Satsingen på samhandling og tverretatlige kontroller med Arbeidstilsynet og Skatteetaten gir stadig ny kunnskap som bidrar til mer målrettede tiltak for å forebygge og avdekke regelbrudd. Etaten vil bruke denne kunnskapen for å vurdere tilpassinger i kontroll- og tilsynsvirksomheten for enda bedre å kunne motvirke arbeidslivskriminalitet på veitrafikk- og veiområdet.

Det er betydelige problemer med å avdekke organiserte brudd som begås av utenlandske selskaper. For å styrke utrednings-, kontroll- og tilsynsinnsatsen, vil Statens vegvesen vurdere ulike hjemmelsgrunnlag, revidere nasjonale samarbeidsavtaler og styrke internasjonalt samarbeid.

Statens vegvesen er en stor offentlig innkjøper og har derfor et særlig ansvar for å motvirke arbeidslivskriminalitet i sine kontrakter. Vegvesenet ser klare resultater av det systematiske arbeidet med kontroller av lønns- og arbeidsvilkår som er gjort de siste årene. Det er avdekt færre grove brudd på regelverket. Samarbeidet med entreprenørene videreføres, og samarbeidet med andre byggherrer for å bedre informasjons- og erfaringsdeling skal videreutvikles. Nye Veier utvikler verktøy og metoder for oppfølging av seriøsitet og for å motvirke arbeidslivskriminalitet.

Byområdene

Regjeringen viderefører satsingen for attraktive og klimavennlige byer med god fremkommelighet. I de største byområdene er det særlig dårlig fremkommelighet, ulykker med gående og syklende samt luftforurensing og støy fra veitrafikk som er problemet. Målet for regjeringens politikk i byområdene er at klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Byvekstavtaler er statens viktigste virkemiddel for å nå dette målet. Midtveis i avtaleperioden for de fire største byområdene ligger personbiltrafikken rundt nullvekstmålet. Frem mot 2030 ventes biltrafikken å vokse kraftig med uendret virkemiddelbruk. Det er behov for å følge den langsiktige utviklingen og vurdere virkemiddelbruken nøye.

I 2025 fortsetter arbeidet med å følge opp byvekstavtalene, og det settes bl.a. av midler over kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveinvesteringer. De samlede prioriteringene til byområdene er nærmere omtalt under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Statens vegvesen har en viktig rolle i oppfølgingen av avtalene i de enkelte byområdene, og etaten vil også fortsette arbeidet med å få en mer effektiv ressursbruk, løfte målstyring og arealbruk høyere på dagsorden i byvekstavtalene og få bedre oversikt over trafikkdata i byene. Arbeidet med å lage forenkla byutredninger for de fire største byområdene skal bli ferdig i 2025, og de vil kunne gi mer innsikt i hva som gir best effekt på nullvekstmålet fremover.

Sykkelandelen i byområdene har stort sett vært uendret de siste årene. For å nå de ambisiøse målene om økte sykkelandeler i hele landet må andelen i byområdene øke. Det er en stor satsing på tilrettelegging for gående og syklende gjennom byvekstavtalene. I 2025 vil bygging av sykkelstamveier fortsette, og det prioriteres midler til gang- og sykkelveier som vil gi sammenhengende strekninger og tryggere reisevei.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima og miljømål

Klima og natur er en ramme rundt all politikk. Norge står overfor store utfordringer på begge disse områdene. Regjeringen jobber målrettet for å redusere klimagassutslippene og negativ påvirkning på naturmangfold, jf. kapittel 5 i Del III. Veisektoren er en viktig del i dette arbeidet.

Statens vegvesen har et eget mål om å halvere de direkte utslippene fra anlegg, drift og vedlikehold innen 2030. Nye Veier følger opp selskapets klimastrategi, med et vedtatt mål om at klimautslippene fra dets anleggsvirksomhet innen 2030 skal reduseres med 50 pst. fra bygging og 75 pst. fra drift, sammenliknet med bransjestandard for teknologi og metoder i referanseåret 2005. Selskapet har videre fastsatt etappemål slik at for prosjekter som ferdigstilles i 2025, skal utslippene reduseres med 30 pst.

Elektrifisering av tungbilparken er ett av regjeringens viktigste tiltak for å kutte klimagassutslipp. Dette forutsetter et tilstrekkelig ladetilbud for tyngre kjøretøy. I Nasjonal transportplan 2025–2036 prioriterer regjeringen forsterket innsats for tungbillading. Regjeringen følger med budsjettforslaget opp ladestrategien med en forsterket innsats for tungbillading og til utbygging av døgnhvile- og rasteplasser.

For å nå Norges klimamål for 2030 er det behov for å bruke virkemidler for å støtte etablering av ladeinfrastruktur for tunge kjøretøy i en tidlig fase der det er behov for offentlig støtte. Regjeringen foreslår å øke bevilgningen til Enova med 1,2 mrd. kr til forsterket innsats for å nå målene om utskifting av tunge kjøretøy, med støtte til både kjøretøy og ladeinfrastruktur, jf. Prop. 1 S (2024–2025) for Klima- og miljødepartementet og regjeringens klimastatus og -plan for 2025.

Gjennom planlegging, krav og insentiver for klimatiltak og innovasjon i anskaffelser skal Statens vegvesen og Nye Veier legge til rette for å begrense utslippene fra bygging, drift og vedlikehold. I 2025 blir det arbeidet med pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser, noe som kan gi økt kunnskap og bidra til å redusere utslippene. I samarbeid med Statens vegvesen og Bane NOR vil Nye Veier i 2025 også fortsette arbeidet med sitt *Kunnskapsprogram for utslippsfrie anleggsplasser*.

Regjeringen legger opp til å innføre nullutslippskrav i offentlige anbud av ferjer og ferjetjenester for anbud som kunngjøres etter 1. januar 2025, jf. kapittel 5 i Del III.

Nye Veier vil i 2025 fortsette gjennomføringen av Grønn plattform-prosjektet *Bærekraftig verdikjede og materialbruk i veibygging*. I 2025 vil selskapet teste alternative materialer i veibygging som vil bidra til reduserte klimagassutslipp og gi mer sirkulærøkonomi. Løsningene som skal testes, innebærer bl.a. å bruke biprodukter fra prosessindustrien i veikroppen, mer miljøvennlig

asfaltdekke og tunnelelementer av resirkulert glass.

Ifølge FNs naturpanel er tapet av naturmangfold like alvorlig som klimaendringene, og naturmangfoldet har aldri vært så truet som det er nå. Veisektoren påvirker naturmangfoldet gjennom bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur, og den må fremover ta større hensyn til naturmangfoldet, i tråd med Naturavtalen som ble vedtatt i 2022 under FNs konvensjon for biologisk mangfold.

Det viktigste som kan gjøres i veisektoren for å redusere negativ påvirkning på natur, er å redusere arealinngrepene og unngå bygging i områder med karbonrike arealer og miljøverdier av nasjonal eller vesentlig regional interesse. I tillegg må sektoren redusere negativ påvirkning fra drift og vedlikehold, som utslipp av kjemikalier, salt og plast samt legge til rette for stedefrem artsrik vegetasjon og redusere omfanget av fremmede skadelige arter. I tillegg er det viktig å videreføre arbeidet med å redusere lokal luftforurensing og støy.

Regjeringen legger til rette for mindre bilbruk ved et bedre kollektivtilbud, fortetting og flere traseer for syklistene og fotgjengere, særlig gjennom byvekstavtalene. En mer samordnet areal- og transportplanlegging vil redusere arealbruken knyttet til transport.

For godstransport effektiviseres transporten på vei gjennom kortere reiseavstander, mer last per kjøretøy, bedre kobling til andre transportformer og høy brukerbetaling som i sum gir færre kjørte kilometre.

Statens vegvesen og Nye Veier skal så langt som mulig unngå å planlegge samferdselsprosjekter gjennom områder med klima- og miljøverdier av nasjonal eller vesentlig regional interesse. For å øke kunnskapen om hvordan infrastrukturbygging påvirker naturen og effektene av skade- og reduserende tiltak skal arbeidet med før- og etterundersøkelser videreføres.

I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* vises for første gang en oversikt over arealbeslaget som følger av store statlige samferdselsprosjekter, jf. tabell 7.2. I tråd med FNs rammeverk for å kategorisere klimatiltakene i transportsektoren skal arealregnskapet og indikatorer på naturområdet videreutvikles i 2025.

Statens vegvesen og Nye Veiers jobber for å begrense forurensing som veitrafikken gir av kjemikalier, salt, plast og lys til miljøet, lokal luftforurensing og støy som kan gi helseproblemer. Det vises til omtale i kapittel 5 i Del III.

Nullvisjonen for drepte og hardt skadde

I Nasjonal transportplan 2025–2036 er det lagt til grunn at arbeidet for visjonen om null drepte og hardt skadde i veitrafikken skal intensiveres, og det er fastsatt konkrete etappemål om at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. Målene er svært ambisiøse. Etter mange år med jevn reduksjon i antall drepte i veitrafikken har antallet økt i 2022 og 2023. Foreløpige tall for 2024 viser at vi fortsatt er på samme nivå. Det er alvorlig at utviklingen beveger seg bort fra målkurven som viser nødvendig progresjon for å kunne nå etappemålet for antall drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030. Denne utviklingen viser at det er nødvendig med ytterligere tiltak innenfor trafikksikkerhetsarbeidet.

Innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet skal i årene fremover forsterkes innen kontroll og håndheving, kampanjevirkosomhet og målrettede mindre infrastrukturtiltak med særskilt dokumentert trafikksikkerhetsbehov. Regjeringen tar i 2025 sikte på å gjennomføre regelverksendringer for å motvirke uønsket trafikkfarlig adferd på vei, som villmannskjøring og ulovlig bruk av mobiltelefon i bil samt foreslå forbud mot varslings tjenester som hindrer politiets kontrollvirkosomhet på vei. Målrettet innsats mot særlig utsatte trafikantgrupper videreføres.

2025 er det siste året i gjennomføringen av *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025*. Planen viser et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, som sentrale aktører innen trafikksikkerhet vil gjennomføre i perioden. Statens vegvesen har ansvar for å gjennomføre 91 av totalt 179 tiltak, enten alene eller i samarbeid med andre aktører. Etaten skal i sitt trafikksikkerhetsarbeid prioritere tiltak rettet mot alders- og trafikantgrupper med særlig høy risiko samt målrettede tiltak for å forhindre ulykestyper med gjennomgående høy alvorlighet, som møte- og utforkjøringsulykker. Motorsyklistene er en av disse trafikantgruppene. Den risikobaserte kontrollinnsatsen skal videreføres. Kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre skal fortsatt prioriteres.

Statens vegvesens og Nye Veiers investeringer i 2025 forventes til sammen å bidra med et gjennomsnitt på 0,8 færre drepte og hardt skadde per år fra og med åpningsåret. Statens vegvesens trafikkant- og kjøretøyrettede virksomhet samt tiltak innen drift og vedlikehold bidrar også til økt sikkerhet. I tillegg bidrar en lang rekke andre aktø-

rer, som politiet, fylkeskommunene, kommunene og ulike interesseorganisasjoner.

Basert på ulykkesstatistikk for årene 2020–2023 er det om lag 85 pst. høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km på fylkesveinettet sammenliknet med riksveinettet. Det er derfor et særlig stort behov for å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak på fylkesveinettet der utforkjøringsulykker er den største utfordringen.

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 inngå i kontroll- og tilsynsaktiviteten også i 2025.

De nasjonale trafikksikkerhetskampanjene er et viktig bidrag i trafikksikkerhetsarbeidet. En forsterking av innsatsen er prioritert i Nasjonal transportplan 2025–2036.

Samarbeidsprosjektet *Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk* i regi av Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet, videreføres i 2025. 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. Dette innebærer at Vegtilsynet skal rette tilsyn mot de områdene der risiko, sannsynlighet og konsekvens for svikt eller avvik er størst, samt ha tilstrekkelig oppfølging av åpne avvik slik at det blir iverksatt gode tiltak. I tilsynsprogrammet setter etaten prioriteringene for 2025.

Effektiv bruk av ny teknologi

Effektiv bruk av ny teknologi er viktig for å kunne yte bedre tjenester, øke sikkerheten, gi bedre fremkommelighet og kunne videreutvikle den digitale transportinfrastrukturen. For å oppnå dette skal Statens vegvesen i 2025 bl.a. fortsette med å bruke kunstig intelligens og stordataanalyser for å få mer ut av stadig økende datamengder. Det må samtidig legges vekt på god kvalitet ved innhenting, behandling og avgivelse av data.

Statens vegvesen arbeider videre innenfor tre strategiske retninger på dette området: *Den digitale veien*, *Digitalisert verdikjede for vei* og *Digitale kundetjenester*. Effektiv bruk av ny teknologi krever kunnskapsinnhenting, internasjonalt samarbeid, regelverksutvikling og utvikling og vedlikehold av tekniske løsninger.

Den digitale veien

Nasjonal vegdatabank er grunnleggende i det digitale veinettet, og Statens vegvesen skal videreutvikle denne. Et viktig grunnlag blir ny veidataforskrift som etter planen vil tre i kraft i 2025. Forskriften vil regulere innhenting og formidling av data om offentlig vei og trafikk til de nasjonale tjenestene, som Nasjonal vegdatabank og veitrafikk-sentralene. Videre vil det i forskriften fastsettes samarbeidsplikt mellom Statens vegvesen, øvrige veimyndigheter og Nye Veier, noe som er et viktig grunnlag for videre digitalisering og for den videre utviklingen av intelligente transportsystemer (ITS). Rammedirektivet for intelligente transportsystemer (ITS-direktivet) ble revidert av EU høsten 2023, og Samferdselsdepartementet vil i 2025 arbeide videre med å gjennomføre direktivets bestemmelser i Norge. ITS-direktivet og de tilknyttede forordningene bidrar til bedre informasjon om trafikkforhold og rutetider og gir bedre oversikt og mulighet for styring av trafikkstrømmene.

Data fra transportsystemet skal harmoniseres og standardiseres, også på tvers av landegrensene. I Norge gjøres dette bl.a. gjennom det nasjonale tilgangspunktet for data på nettstedet transportportal.no, som inngår i et større europeisk nettverk. Portalen gir oversikt og lenker til data sett og tjenester om veistatus, hendelser, reisetid, kollektivtrafikk, rutetider m.m.

Statens vegvesen skal i 2025 videreføre arbeidet med å legge til rette for bruk av stadig mer avansert kjøretøyteknologi, herunder avanserte førerstøttesystemer og automatisert veitransport, styrke arbeidet med påvirkning av den internasjonale regelverksutviklingen og videreføre arbeidet med hensiktsmessige nasjonale tilpasninger.

Statens vegvesen skal fortsette arbeidet med å bruke ny teknologi for å forebygge skred og minnere antall hendelser. ITS kan også brukes for å øke sikkerheten i tunneler.

Digitalisert verdikjede for vei

Digitalisert verdikjede for vei innebærer digitalisering av hele verdikjeden for veier og skal gi felles situasjonsforståelse, databasert beslutningsstøtte og gjennomgående dataflyt. Informasjonen skal være tilgjengelig for relevante aktører. Statens vegvesen skal arbeide videre med å utvikle løsninger med å dele sanntidsdata til og fra kjøretøy (sensordata) og andre kilder. Dette gjør at veieiere, entreprenører, veitrafikk-sentralene, kontrollører og trafikanter får et bedre grunnlag for å

håndtere farlige situasjoner og kan raskere sikre normal trafikkflyt og gode føreforhold.

Digitale kundetjenester

Digitale kundetjenester skal gi bedre og mer effektive tjenester. Statens vegvesen skal ha en ledende rolle i å legge til rette for utprøving av ny teknologi langs veien og i kommunikasjon til trafikanter og befolkning. I 2025 skal flere fjellovergang utstyres med skilt, sensorer og varslingsanlegg, noe som vil gi fremkommelighetsgevinster. Det legges også opp til fortsatt høy aktivitet for risikobasert utekontroll, der det brukes kunstig intelligens for lettere å identifisere ulovlige og utrygge kjøretøy.

Nye Veier arbeider med å etablere en leverandørportal for å forbedre rapportering samt følge opp og analysere helse- og sikkerhetsdata. I tillegg arbeider selskapet med å etablere en plattform som bruker kunstig intelligens for å forbedre kunnskaps- og risikostyring. Nye Veier arbeider med å forbedre og strømlinjeforme prosesser for databehandling i et digitalt driftsstøttesystem

Mer for pengene

Mer for pengene handler om kontroll med kostnadene og effektiv utnyttelse av ressurser innen forvaltning, drift, vedlikehold og investeringer. Det handler også om å få høyest mulig måloppnåelse innenfor gitte midler, eller samme måloppnåelse med mindre midler. Det arbeides for å øke nytten og redusere kostnadene i de store riksveiprojektene. Prioritering av tiltak som samlet gir best måloppnåelse er viktig for at samfunnets ressurser blir brukt på riktig måte. Det kan f.eks. være økt vedlikehold og fornying for å redusere ulykkesutsatte punkter fremfor å starte utbygging av ny vei. Videre kan det være å utbedre og fornye for å øke levetiden til eksisterende infrastruktur og forhindre dyrt forfall.

Fra 2020 ble felles (sams) veiadministrasjon avvirket, og fylkesveiadministrasjonen ble flyttet fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. Som følge av dette startet en prosess med å avvikle felles driftskontrakter mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene. Riksrevisjonen har i Dokument 3:11 (2022–2023) *Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier* funnet at oppdelingen av driftskontrakter som tidligere omfattet både riks- og fylkesvei, har vært en viktig årsak til kostnadsøkningen for driftskontraktene ved at det har ført til færre stordriftsfordeler både på

entreprenør- og byggherresiden. Nye driftskontrakter var i 2023 om lag 39 pst. dyrere enn de kontraktene de avløste. Statens vegvesen har sammen med bransjen forsøkt å optimalisere kontraktsområdene for riksvei, og søkt å finne løsninger for samhandling med fylkeskommunene der dette er hensiktsmessig. Den store kostnadsveksten har med dette avtatt noe, men det høye kostnadsnivået på veidriften er likevel fortsatt utfordrende. Samferdselsdepartementet vil sikre at Statens vegvesen, Nye Veier og fylkeskommunene fortsetter å se etter samarbeidsmuligheter i de kontraktsområdene der det er hensiktsmessig. Dette vil f.eks. kunne være å innlemme enkelte fylkesveier i riksveikontraktene, eller omvendt.

Flere veieiere gir utfordringer, men også muligheter for læring (beste praksis) og samarbeid. Samferdselsdepartementet har erfart at Statens vegvesens og Nye Veiers delte utviklingsansvar for riksveiene har medvirket til å få mer igjen for pengene på utbyggingssiden. Erfaringsutveksling mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene blir viktig også innenfor området drift og vedlikehold.

Både Statens vegvesen og Nye Veier har i dag store utbyggingsporteføljer der kostnadsøkninger får betydelige konsekvenser. Nasjonal transportplan 2025–2036 innebærer en del endringer av sammensetningen i virksomhetenes porteføljer. Statens vegvesen og Nye Veiers arbeid med å optimalisere prosjekter og porteføljestyring videreføres. Nye Veier har et mål om å redusere kostnadene i sine prosjekter med 20 pst., målt opp mot 2016-estimatene for strekningene i sin oppstartportefølje. Statens vegvesen skal holde seg innenfor den økonomiske rammen til sin portefølje, jf. omtale under post 30 Riksveiinvesteringer. Begge virksomheter skal jobbe for å øke samfunnsøkonomisk lønnsomhet av sine porteføljer.

Vedlikehold er viktig for fremkommelighet og gjør veien bedre rustet til å tåle bl.a. klimaendringene. Statens vegvesen har de siste årene arbeidet med langsiktige vedlikeholdsplaner. For å gjennomføre planene på en rasjonell måte er det nødvendig med økt bruk av flerårige vedlikeholdskontrakter. Dette gjør at Statens vegvesen kan styrke og målrette innsatsen enten strekingsvis eller på enkeltområder som f.eks. bru. Regjeringen foreslår en økt fullmakt til drift og vedlikehold av riksveier, jf. omtale under post 22 Drift og vedlikehold av riksveier.

Samferdselsdepartementet vil kunne få informasjon om tilstandsnivået på hoveddelen av riksveinettet gjennom tilstandsindikatorer utviklet av

Statens vegvesen. Indikatorene vil kunne vise tilstandsutviklingen over tid.

For å nå nullvekstmålet i byområdene tilsier prognosene for trafikkvekst at det blir behov for en forsterket virkemiddelbruk. Måloppnåelsen må følges tett, og det blir viktig å prioritere kostnadseffektive tiltak som gir høy måloppnåelse. Tilskuddsstrukturen for byvekstavtalene skal forenkles ved at flere tilskuddsordninger slås sammen, og for de første byene vil denne endringen skje fra 2025. Dette vil gi større handlingsrom lokalt til å prioritere de mest effektive tiltakene. Det skal også legges mer vekt på å vurdere hvordan eksisterende infrastruktur kan utnyttes bedre før avtalepartene vurderer større tiltak. Det pågående arbeidet med forenklede byutredninger vil kunne gi mer innsikt i hva som gir best effekt på måloppnåelsen.

Statens vegvesen arbeider for å nå målet om at interne kostnader reduseres til 10,8 mrd. kr innen utgangen av 2024. Samferdselsdepartementet vurderer nå hvordan effektiviseringsarbeidet i Statens vegvesen skal følges opp etter 2024. Frem til et nytt system er på plass legger departementet opp til at etaten fortsatt skal følges opp på sine interne kostnader. I 2025 skal Statens vegvesen arbeide for å holde seg innenfor et nivå på 11,4 mrd. kr. Økningen skyldes at det er prioritert midler til satsing på digitalisering og nødvendig oppgradering av etatens IT-systemer og økt vedlikeholds- og investeringsaktivitet på riksveinettet.

Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

Transportsektoren er en viktig del av samfunnssikkerheten. Transport er definert som en grunnleggende nasjonal funksjon i henhold til Lov om nasjonal sikkerhet (sikkerhetsloven). Et transportsystem som er tilpasset klimaendringene er også sentralt for samfunnssikkerheten. Samfunnssikkerhet i transportsektoren er nærmere omtalt i kapittel 7 i Del III.

I årene som kommer vil regjeringen videreutvikle transportsektorens rolle i totalforsvaret i lys av den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen. I veisektoren vil det være behov for å dreie innsatsen mot å understøtte militær mobilitet. Regjeringen har i Nasjonal transportplan 2025–2036 prioritert en rekke målrettede tiltak for å styrke militær mobilitet og samfunnssikkerheten ellers på veiområdet. Det skal prioriteres å utbedre strekninger, identifisere, oppgradere, skifte ut, skilte eller sikre bruer og bærende konstruksjoner som er viktige for militære forflytninger.

For å oppnå effektiv ressursutnyttelse og koordinering mellom forsvarssektoren og veisektoren må det etableres tydeligere rammer for samordningen mellom militære og transportpolitiske behov og prioriteringer i veisystemet. Der det blir identifisert behov for investeringer eller vedlikehold for å forbedre militær mobilitet, må slike tiltak vurderes opp mot andre formål og hensyn.

I samarbeid med Forsvaret skal Statens vegvesen i 2025 arbeide videre med å kartlegge hvordan veinettet kan bli bedre forberedt på mottak av militært materiell til Norge og transitt av militært materiell som skal videre østover. Militære behov skal ha større betydning for Statens vegvesens prioriteringer innenfor vedlikehold og mindre investeringer enn tidligere.

Fylkesveiene spiller også en rolle for militær mobilitet, og regjeringen følger opp Nasjonal transportplan 2025–2036 med forslag om en ny øremerket ordning for tilskudd til fylkeskommunene for å ruste opp 14 bruer på fylkesveiene som er kritiske for militær mobilitet.

Statens vegvesen har en koordinerende rolle mellom veiforvaltere og andre aktører ved større hendelser og beredskapssituasjoner på veinettet. Som veimyndighet for riksveiene og fagorgan innenfor veisektoren skal Statens vegvesen i 2025 ha oversikt over transportinfrastruktur og tjenester som er kritiske for totalforsvaret.

Klimatilpasning

Naturhendelser vil også i fremtiden utgjøre en stor andel av de uønskede hendelsene i transportsektoren, med konsekvenser for samfunnssikkerheten. Klimaendringer medfører hyppigere og sterkere nedbør, økt risiko for flom-, skred- og overvannsskader på transportinfrastruktur samt havnivåstigning og økende fare for stormfloendelser.

Statens vegvesen skal i 2025 videreføre et faglig kommunikasjonsnettverk på klimatilpasning med Nye Veier og fylkeskommunene. Videre vil implementering av kunnskap om effekten av klimaendringer i veinormaler og retningslinjer bli et viktig virkemiddel for å styrke veiinfrastrukturen mot fremtidige klimaendringer.

Mange av Statens vegvesens prioriterte oppgaver støtter opp under klimatilpasningsarbeidet, som f.eks. naturfareplaner, oversikt over flom- og skredsikringsbehov, metoder for å vurdere skredfare og landsdekkende skredvarsling i samarbeid med Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) og Meteorologisk institutt.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 har regjeringen omtalt den oppdaterte kartleggingen av skredpunkter på riks- og fylkesvei. Kartleggingen legges til grunn for en nasjonal gjennomføringsplan for ras- og skredsikring av alle riks- og fylkesveier med høy og middels skredfaktor. Det er et mål å utbedre flest mulig av de kartlagte skredpunktene i høy og middels kategori i løpet av planperioden. For riksveier skal kartleggingen være utgangspunkt for prioritering av skredsikringsprosjekter og -tiltak. Fylkeskommunene kan legge den oppdaterte kartleggingen av skredpunkter til grunn som utgangspunkt for prioritering av skredsikringsprosjekter og -tiltak på fylkesveinettet.

I 2025 skal Statens vegvesen videreføre arbeidet med å kartlegge flom- og skredfare og utvikle mer detaljerte kart over kjente farepunkter som ledd i et systematisk vedlikehold av veinettet for utbygging av samfunnsviktig veiinfrastruktur. God arealplanlegging sammen med den nasjonale gjennomføringsplanen for ras- og skredsikring av riksveier samt overvåking og varsling av naturfare, øker forutsigbarheten og gjør det mulig å redusere risiko.

Ved vedlikehold og utbygging av veiinfrastruktur er det vesentlig med gode og enhetlige risiko- og sårbarhetsanalyser for å kunne gjøre samfunnsnyttige prioriteringer. Statens vegvesen skal i 2025 styrke kapasiteten på arbeidet med risiko- og sårbarhetsanalyser innenfor klimatilpasning. Etatens egen strategi for arbeidet med klimatilpasning innen drift og vedlikehold blir et viktig virkemiddel i det videre arbeidet på riksveinettet.

Digital sikkerhet

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 løsninger, slik at disse blir etablert med hensiktsmessige beredskaps- og sikkerhetstiltak. Digital sikkerhet er prioritert i arbeidet med fremtidige forskrifter innenfor transportområdet.

I 2025 skal Statens vegvesen arbeide videre med å utvikle respsmiljøet for å håndtere digitale hendelser i veisektoren (VegCERT). Den enkelte veimyndighet har et selvstendig ansvar for sikkerheten innen egne nett og systemer. For å lykkes i arbeidet med å gjøre automasjonsnettene og den digitale infrastrukturen langs det offentlige veinettet mer motstandsdyktig er det

behov for felles innsats og samarbeid mellom veimyndighetene. VegCERT og det arbeidet som gjøres i sikkerhetsforumet, vil stå helt sentralt i dette arbeidet. Samferdselsdepartementet er opp-tatt av at samtlige aktuelle veimyndigheter legger til rette for å bli medlemmer av VegCERT i løpet av 2025.

Statens vegvesen skal videreføre arbeidet med å etterleve kravene som følger av personvernforordningen, med særlig vekt på å kvalitetssikre og oppdatere behandlingsoversikter og databehandleravtaler.

Nærmere om budsjettforslaget

Til veiformål totalt er budsjettforslaget på 46,9 mrd. kr.

Det er foreslått 10 791,1 mill. kr til drift og vedlikehold av riksveier over budsjettet til Statens vegvesen. Til vedlikehold av riksveinettet legges det opp til å bruke om lag 1 100 mill. kr mer enn i saldert budsjett 2024. Dette gir rom for å bedre tilstanden på viktige deler av veiinfrastrukturen, herunder tunneler. I tillegg kommer midler til drift og vedlikehold i det årlige bidraget til Nye Veier og til OPS-prosjekt. Til trafikant- og kjøretøytilsyn er det foreslått 2 496,9 mill. kr.

Det foreslås bevilget 23,3 mrd. kr til investeringer i riksveier, inkludert bevilgningen til Nye Veier som hovedsakelig går til utbygging. Videre er det beregnet 15,2 mrd. kr i bompengefinansiering av tiltak på riksvei.

Med budsjettforslaget er det prioritert prosjektstart på E45 Kløfta i Finnmark og Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i Vestland. Oppstart forutsetter Stortingets tilslutning til kostnadsramme for prosjektene og til delvis bompengefinansiering av Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om dette så raskt som mulig. Det vises til omtale under *Nærmere om investeringsprogrammet*.

Det er lagt opp til rasjonell framdrift i igangsatte prosjekter, og det blir anleggsstart i prosjektene

- E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 i Akershus
- E134 Røldal–Seljestad i Vestland
- rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland
- E6 Megården–Sommerset i Nordland

Nye Veier har foreløpig lagt opp til anleggsstart for E39 Mandal–Blørstad (delprosjekt på E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest) i Agder.

Det er foreslått en økning av driftsutgiftene til Statens vegvesen, der om lag 220 mill. kr gjelder nye tiltak for å styrke digitalisering, teknologiutvikling samt teknisk vedlikehold og drift og forvaltning av system.

Til riksvegferjedriften er det foreslått å bevilge 3 284,1 mill. kr. På sambandet rv. 80 Bodø–Røst–Værøy–Moskenes i Nordland er det planlagt mindre rutejusteringer ved oppstart av ny driftskontrakt fra 1. oktober 2025. Videre omfatter bevilgningen gratis ferje til samfunn uten vegsamband til fastlandet og i ferjesamband med under 100 000 passasjerer årlig. Det er også satt av midler til å videreføre 50 pst. lavere ferjetakster.

Det er foreslått å bevilge 50 mill. kr til en ny tilskuddsordning for militær mobilitet på fylkesveier.

Tilskuddet til reduserte bompengetakster utenfor byområdene blir foreslått bevilget med 768,1 mill. kr.

Det er foreslått å bevilge 21 mill. kr til Vegtilsynet.

Tabell 4.4 viser anslåtte virkninger i 2025 av budsjettforslaget for 2025 på indikatorer for riksveinettet. Det kan komme endringer gjennom budsjettåret som følge av fremdrift i prosjekter og virksomhetenes prioriteringer.

Tabell 4.4 Anslåtte virkninger i 2025 av budsjettforslaget

Antall km veinett utbedret med gul midtstripe	34,5
Antall km firefelts vei med fysisk adskilte kjørebane åpnet for trafikk	20,9
Antall km to- og trefelts vei med midtrekkverk	5,0
Antall km riksvei med forsterket midtoppmerking	18,9
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	1
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	19,8
Antall km kollektivfelt bygd	0
Antall viktige knutepunkter for kollektivtransporten som er universelt utformet	2
Antall holdeplasser for kollektivtransport som er universelt utformet	8

Kap. 1320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025
01	Driftsutgifter	4 807 140	4 566 100	4 915 000
22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	10 829 909	9 720 700	10 791 100
28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 328 602	2 429 600	2 496 900
29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 30</i>	2 958 298	4 619 000	6 510 400
30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i>	10 451 328	10 349 700	10 807 700
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	414 000	376 000	450 700
64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	31 211	22 400	1 500
65	Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i>	500 900	415 300	
66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>	21 102	23 600	40 000
67	Militær mobilitet på fylkesveier, <i>kan overføres</i>			50 000
72	Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i>	3 042 546	3 284 000	3 284 100
73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	661 534	740 000	768 100
	Sum kap. 1320	36 046 570	36 546 400	40 115 500

For endringer i bevilgninger etter saldert budsjett 2024 vises det til kapittel 3.3 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 40 115,5 mill. kr til Statens vegvesen.

Bindinger i riksveiinvesteringene

Med budsjettforslaget i 2025 er det anslått at statlige bindinger per 1. januar 2026 utgjør 73,9 mrd. kr.

Tabell 4.5 viser budsjettforslaget for 2025, bindinger for statlige midler til riksveiinvesteringer på kap. 1320, post 29 OPS-prosjekter og post 30 Riksveiinvesteringer, totalt ved inngangen til 2026, bindinger som gjelder 2026, 2027 og etter 2027.

Med rasjonell fremdrift i igangsatte prosjekter og et nivå på mindre investeringstiltak i samsvar med fullmakten for å forplikte staten for fremtidige budsjettår er det anslått et betydelig økt bevilgningsbehov på postene 29 og 30 i 2026.

Tabell 4.5 Bindinger i riksveinvesteringene og Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle

	Mill. kr				
	Forslag 2025	Totale bindinger 01.01.26	Bindinger 2026	Bindinger 2027	Bindinger etter 2027
Post 29 OPS-prosjekter	6 510	35 242	8 694	5 730	20 818
Post 30 Riksveinvesteringer ¹	10 508	41 774	8 856	9 552	23 366
Sum	17 018	77 016	17 550	15 282	44 184
Fellesprosjektet Vossebanen/ E16 Arna–Stanghelle ²	300	34 205	1 000	1 750	28 304

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 eller der Samferdselsdepartementet har varslet at det vil komme tilbake til Stortinget med forslag om kostnadsramme.

² Hele den statlige bindingen i Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle er oppgitt og kommer i tillegg til beløpene på post 29 og 30. I tillegg til den statlige finansieringen er det lagt til grunn om lag 3,8 mrd. kr i bompengefinansiering. Det er foreløpig anslått at veidelen og jernbanedelen vil utgjøre om lag 50 pst. hver av de totale kostnadene til prosjektet.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 4 915 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 grunneierendommer, 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 veitrafikkentraler, automatisk trafikkontroll, arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap og forskning og utvikling (FoU).

I tillegg til å ivareta trafikkstyring, oppetiden og informasjon på riks- og fylkesveiene er veitrafikkentralene en viktig del av samfunnssikkerheten i Norge. Arbeidet med å oppgradere veitrafikkentralenes digitale systemer og gjennomføre

nødvendige sikkerhets- og oppgraderingstiltak fortsetter i 2025. Oppgraderingen skal redusere den digitale sårbarheten og øke fleksibiliteten i den digitale infrastrukturen knyttet til veitrafikkentralene. Statens vegvesen fortsetter også arbeidet med å samordne veitrafikkentralene.

Utvikling av ny teknologi bidrar til å løse problemene for fremkommelighet og trafikksikkerhet og gir gode bidrag til sikkerhet og klima. Investeringene for å digitalisere etaten medfører en årlig økning i utgiftene for å drifte flere systemer og teknologikomponenter som er i bruk, og øker behovet for videreutvikling og vedlikehold.

Av økningen fra saldert budsjett 2024 går om lag 120 mill. kr til nye tiltak for å styrke digitalisering, teknologiutvikling og teknisk vedlikehold og om lag 100 mill. kr til drift og forvaltning av systemer og tilpasninger som følge av ny vegdataforskrift. Ny vegdataforskrift vil etter planen tre i kraft i 2025. Arbeidet med tiltak for å oppfylle kravene i denne forskriften skal prioriteres. Tiltakene bidrar bl.a. til økt sikkerhet mot digitale angrep og til å opprettholde stabil og sikker drift av IT-systemer.

Utviklingsarbeidet innrettes mot Statens vegvesens tre strategiske satsingsområder; *Den digitale veien*, *Digitalisert verdikjede for vei* og *Digitale kundetjenester*, jf. nærmere omtale i *Mål, utfordringer og prioriteringer*. Økningen vil bl.a. styrke satsingen på sikringsmetoder mot skred og flom, jf. omtale av anmodningsvedtak nr. 826 av 20. juni 2024 i kapittel 2.2 i Del I, som et kostnadseffektivt alternativ til større utbygginger for økt fremkom-

melighet og trafikksikkerhet. Videre prioriteres digital overvåking av værutsatte strekninger og bruk av data for effektivt å informere om værforhold, stenging og prognoser for stenging/gjennåpning av fjellovergang.

Gevinstene fra utviklingen er bl.a. bedre informasjon, økt forutsigbarhet og fremkommelighet for trafikantene, økt trafikksikkerhet og mer effektiv trafikkavvikling. Videre kan det redusere behov for investeringer, vedlikehold og naturinngrep.

Etter avviklingen av sams veiadministrasjon for riks- og fylkesveier har Statens vegvesen i en overgangsperiode solgt tjenester til fylkeskommunene på enkelte fagområder. Dette salget ventes å bli betydelig redusert i 2025. Statens vegvesen avslutter i utgangspunktet salget av laboratorie- og grunnborings tjenester til fylkeskommunene fordi fylkeskommunene fremover vil kjøpe nødvendige tjenester i det private markedet. Vegvesenet vil beholde kapasitet på området til eget behov, beredskap og særskilte hendelser.

Posten 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.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier

Det foreslås bevilget 10 791,1 mill. kr, med en anslått fordeling på 6 600 mill. kr til drift og 4 200 mill. kr til vedlikehold.

Posten omfatter i hovedsak Statens vegvesens entreprenør- og byggherreutgifter til drift og vedlikehold av riksveier.

Prisveksten i markedet øker utgiftene til drift og vedlikehold. For å få mer igjen for vedlikeholdsmidlene legger Statens vegvesen til rette for en gradvis overgang fra dagens erfaringsbaserte vedlikehold til en mer tilstands- og risikobasert forvaltning og styring av vedlikeholdet.

Statens vegvesen skal i 2025 arbeide videre med grunnlaget for tilstands- og risikobasert forvaltning og styring. Vegvesenet vil prøve ut delvis automatisert teknologi for innsamling og analyse

av tilstandsdata og arbeide for å få til løsninger som effektiviserer arbeidet med å lage strekningsvise planer og prioriteringer på tvers av veiobjekter. Kontrakter som lyses ut med oppstart i 2025, vil stimulere leverandørene til å bidra til å realisere etatens mål om 55 pst. klimagassreduksjon innen 2030.

Fullmakt til å inngå forpliktelser ut over budsjettåret

Fullmakten til å pådra staten forpliktelser ut over gjeldende budsjettår på post 22 har frem til nå vært beregnet basert på inngåtte forpliktelser og prognose for fremtidige forpliktelser. Fullmakten har i hovedsak blitt beregnet ut fra bindinger i driftskontraktene fordi det har vært få langsiktige bindinger innen vedlikeholdet. Det har medført at fullmakten i enkelte år har vært så lav at den har vært begrensende for å kunne planlegge mer langsiktig vedlikehold.

Statens vegvesen arbeider med omstilling til langsiktige vedlikeholdsplaner, noe som medfører behov for å inngå mer langsiktige kontrakter for vedlikehold. Muligheten til å utvide vedlikeholdskontraktene med to til tre år (fra dagens normale lengde på ett år) er ventet å gi gevinster og mulighet til å gjennomføre flere tiltak samtidig. Det vil også gi bedre forutsigbarhet for entreprenørene. I områder med lite konkurranse vil sikkerhet for oppgaver gjennom hele året gjøre det enklere for entreprenørene å opprettholde virksomheten. I disse områdene kan vedlikeholdsoppgaver bli inkludert i driftskontraktene. På strekninger med behov for langvarig innsats både innen investering og vedlikehold vil muligheten til å inngå samtidige kontrakter over flere år kunne gi en mer effektiv ressursbruk. Statens vegvesen legger også opp til å inngå flerårige rammeavtaler innenfor ulike fagområder som f.eks. bruvedlikehold. Dette vil gi økt fleksibilitet hvis det oppstår akutte behov som f.eks. etter ekstremvær. Det vil også gjøre det enklere å øke vedlikeholdsaktiviteten dersom det budsjettmessige handlingsrommet gjør det mulig med omdisponeringer til vedlikehold gjennom budsjettåret.

Regjeringen legger derfor opp til å beregne fullmakten til å forplikte staten ut over gjeldende budsjettår for drift- og vedlikeholdsarbeid på samme måte som for mindre investeringstiltak. Den samlede forpliktelsen ut over gjeldende budsjettår settes til tilsvarende to ganger bevilgningen på posten, og årlig forfall skal ikke overstige 70 pst. av bevilgningen på posten, jf. forslag til romertallsvedtak.

Drift

Drift av riksveier med tilhørende arealer 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.

Etter avviklingen av sams veiadministrasjon har færre stordriftsfordeler for entreprenørene medført kostnadsøkninger i driftskontraktene. Andre prisdrivere er bl.a. mer skiftende vær og temperaturer rundt null grader som gir større problemer i vinterdriften og økt risiko for entreprenør. Oppgraderte tunneler har mer utstyr som skal driftes, bl.a. belysning og styringsutstyr, noe som ofte ikke var montert i tunnelen før den ble oppgradert.

Ved inngangen til 2025 vil det være tre ordinære felles driftskontrakter for riks- og fylkesvei. Nye driftskontrakter fases gradvis inn etter hvert som eksisterende kontrakter utløper. Det er kun inngått én ny driftskontrakt for riksvei i 2024. Denne hadde en kostnadsreduksjon i faste kroner på 30 pst. sammenliknet med de to kontraktene den avløste. Kontraktene som ble avløst var relativt kostbare. I løpet av 2026 vil det innlemmes et utvidet område i den nye kontrakten, da flere små driftskontrakter i nærområdet avsluttes. Kostnader for innlemming av drift for det nye området er ikke fastsatt. Prisendringen for den nye kontrakten må derfor anses som foreløpig.

For å motvirke kostnadsvekst i nye driftskontrakter arbeider Statens vegvesen med kontraktsstrategien og innfører gradvis flere tiltak for å gjøre kontraktene 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. I enkelte områder der en fylkesvei faller naturlig inn i ett kontraktsområde for riksvei, eller omvendt, vil Statens vegvesen ta initiativ til en samarbeidskontrakt med den aktuelle fylkeskommunen der dette kan bidra til kostnadsreduksjoner for begge parter.

Vedlikehold

Til vedlikehold av riksveinettet legges det opp til å bruke om lag 1,1 mrd. kr mer enn i saldert bud-

sjett 2024. 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, dreneringsanlegg, 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.

Som det går frem av Nasjonal transportplan 2025–2036 har det skjedd en gradvis forringing av tilstanden på riksveinettet som følge av at vedlikehold over mange år ikke har vært tilstrekkelig prioritert. I meldingen ble det presentert en plan for å redusere dette vedlikeholdsetterslepet. Statens vegvesen beregner årlig hvor mye som er nødvendig til drift og vedlikehold for at veinettets tilstand skal opprettholdes. Med regjeringens prioriteringer for planperioden vil midlene til drift og vedlikehold bli økt opp til dette nivået. Videre er det for planperioden prioritert midler til fornying av veinettet som bidrar til å forbedre tilstanden og dermed redusere etterslepet.

Regjeringen følger opp Nasjonal transportplan 2025–2036 med en økning av midler til vedlikehold i 2025. Avsettingen til vedlikehold av riksveier på post 22 er likevel isolert sett om lag 450 mill. kr lavere enn beregnet behov for å opprettholde riksveienes funksjon. Tiltak for å opprettholde eller forbedre tilstanden på riksveinettet finansieres innenfor bevilgningen på post 22, post 29 OPS-prosjekter og enkelte mindre investeringstiltak på post 30 Riksveiinvesteringer. Nivået til drift, vedlikehold og fornying er med bevilgningsforslaget totalt sett 1,1 mrd. kr høyere enn det beregnede behovet for å opprettholde tilstanden. Ut fra dette anslås det at vedlikeholdsetterslepet reduseres med 1,1 mrd. kr i 2025. Dette sier imidlertid lite om hvordan veinettet faktisk fungerer, og hva det vil bety for trafikantene fremover. Å få bedre oversikt over tilstanden på veinettet er en nødvendig forutsetning for å kunne vurdere effekten av ressursinnsatsen. En viktig del av planen som ble presentert i Nasjonal transportplan 2025–2036, er derfor å få bedre informasjon om tilstanden, hvordan den utvikler seg over tid og hva det betyr for trafikantene. Statens vegvesen utvikler nå indikatorer for tilstandsutvikling for infrastrukturen, men det gjenstår fortsatt arbeid med bl.a. å vise koblingen mellom ressursinnsats og måloppnåelse. Samferdselsdepartementet vil holde Stortinget orientert.

Tunnelvedlikehold består i stor grad av vedlikehold og utskiftning av sikkerhetsutstyr, trafikkstyringssystemer og andre styringssystemer.

For å opprettholde fremkommeligheten er det et betydelig behov for vedlikehold i mange av tunnelene på riksveiene. Det prioriteres tiltak som er kritiske for at tunnelene kan holdes åpne for normal trafikk og reparasjon av skader som kan bli dyrere å utbedre på et senere tidspunkt. 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 ventet levetid på 10 til 15 år. Utskifting og modernisering av slike anlegg utgjør dermed en betydelig kostnad i en tunnels levetid, og jevnlig utskiftinger er nødvendig for å ivareta krav i forskrifter og funksjonalitet.

En rekke bruer har skader som gir økende vedlikeholdsutgifter på sikt. Det er derfor viktig med tilstrekkelig og kontinuerlig vedlikehold for å motvirke slitasje og nedbryting. Vedvarende skadeutvikling kan føre til behov for utskifting av brua og innebærer betydelige kostnader. Udekt vedlikeholdsbehov på bruer og ferjekaier øker risikoen for at det må innføres lastrestriksjoner. Viktige vedlikeholdstiltak på bruer er bl.a. betongrehabilitering, overflatebehandling av stål og vedlikehold av f.eks. fuger og rekkverk.

Et godt asfaltdekke er viktig for trafiksikkerhet, fremkommelighet og kjørek komfort. Det beskytter også mot vanninntrenging og reduserer påkjenningene på veiens bærelag slik at veien får lengre levetid. Statens vegvesen registrerer hvert år spor og jevnhet på asfaltdekke. Ut fra disse målingene settes det opp et dekkeleggingsprogram, og strekningene med størst behov prioriteres. Levetiden på et asfaltdekke varierer ut fra trafikkmengde, andel tunge kjøretøy, piggdekkandel og veiens oppbygging og varierer normalt mellom 4 og 15 år.

Godt 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 øker behovet for god drenering.

Veitstyr omfatter bl.a. rekkverk langs veien, profilerte kantlinjer (rumlefelt), ettergivende master for lys, skilt, signaler og annet vei- og trafikktstyr m.m. Dette utstyret vil redusere faren for og

alvorligheten av personskaade ved påkjørsel og bidrar til god fremkommelighet. Dagens veitstyr 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 trafiksikkerheten og fremkommeligheten.

Statens vegvesen og fylkeskommunene har i flere tilfeller dekt kommunenes 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 2025 for over- og underganger som krysser riksvei, så langt det er nødvendig for å ivareta sikkerhet og fremkommelighet på riksveien. Statens vegvesen sendte i september 2024 på høring forslag til ny vegklasseforskrift og revidert brudeforskrift for offentlig veg. I forslagene legges det bl.a. opp til å presisere den nærmere ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene for vedlikehold av kommunale overgangsbruer på det offentlige veinettet.

I 2025 skal Statens vegvesen følge opp tiltakene som er nevnt i Meld. St. 18 (2023–2024) *Ein forbetra tilstand for villrein*. I tråd med meldingen skal etaten utrede løsninger som forbedrer tilstanden for villreinen, ved å utarbeide planer for alle nye samferdselsanlegg i definerte villreinområder.

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Det foreslås bevilget 2 496,9 mill. kr.

Innenfor trafikant- og kjøretøytilsyn prioriteres oppgaver knyttet til trafiksikkerhet og like konkurransevilkår. 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 å sikre god kvalitet og hindre svindel med kjøretøy og førerrettigheter må også personellet og virksomheten godkjennes av Statens vegvesen for en del av disse virksomhetene. I tillegg skal innsatsen bidra til å ivareta forbrukerrettigheter og fremme like konkurransevilkår mellom aktørene i transport-, trafikkopplærings- og verkstedbransjen. Økt krav til markedstilsyn fra EU krever større innsats for tilsyn med bl.a. forhandlere og importører av kjøretøy og tilknyttet utstyr.

Målrettet trafikk kontroll blir videreført med kontroller til tider og på steder med høy sannsynlighet for å avdekke kjøretøy med feil og mangler, noe som bidrar til å effektivisere kontrollarbeidet.

Digitaliseringen av kontrollene gjennom bl.a. systemene for risikoklassifisering og skiltgjenkjenning videreføres. Kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre er prioritert. I tillegg til vinterutrustning er sikring av last, kontroll av bremses, kjøre- og hviletid og kabotasje viktige deler av kontrollaktiviteten. Kontroll av drosje gjennomføres som del av ordinære kontroller. Samarbeidskontroller med andre kontrolltater gir betydelig merverdi, og Statens vegvesen skal jobbe for å videreføre slike kontroller også i 2025.

Statens vegvesen viderefører arbeidet med å følge opp regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. Etaten har opprettet flere nye stillinger for å styrke kontrollinnsatsen og følge opp planen. Statens vegvesen skal arbeide med regelverksutvikling, samarbeide med øvrige kontroll- og tilsynsetater og styrke kontroll- og tilsynsvirksomheten for å bidra til å avsløre sosial dumping og fremme like konkurransevilkår.

Kontrollområdet ved Norges nest største grenseovergang, Magnormoen, er for lite og for dårlig utrustet. Statsbygg har på oppdrag fra Statens vegvesen utredet muligheten for å utvide og ruste opp kontrollområdet. Statens vegvesen og Statsbygg vurderer ulike alternativer for dette.

I samarbeid med politiet gjennomfører Statens vegvesen kontroller av bruk og tekniske krav for små elektriske kjøretøy som el-sparkesykler og liknende.

Statens vegvesen har ansvaret for å forvalte og utvikle nasjonalt regelverk samt påvirke utformingen av og implementere EØS-regelverk innen trafikant- og kjøretøyområdet.

Vegvesenet skal sikre bedre kvalitet på data som kommer inn i forbindelse med registrering av kjøretøy. En videre harmonisering av kjøretøydata mot europeiske standarder, vil sikre kvalitet, effektivitet og øke mulighetene for datautvekslingen, f.eks. til bruk ved kontroll av utenlandskregistrerte kjøretøy.

Nye kjøretøy får stadig flere førerstøttefunksjoner. Statens vegvesen behandler søknader og fører tilsyn med ordningen for utprøving av selvkjørende motorvogn.

God kvalitet i føreropplæringen og førerprøven er viktig for å nå visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken. Høy kompetanse hos trafikklærere og sensorer er en forutsetning for å lykkes i trafikksikkerhetsarbeidet. Nye krav til etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere er planlagt innført i 2025. Arbeidet med å effektivisere førerprøvevirksomheten videreføres, slik at ventetidene kan reduseres.

Det arbeides med en løsning for fremtidig organisering av forvaltningen av saker om førerrett og helse for å redusere antall etater publikum må forholde seg til i førerkortsaker og for at vedtaksmyndigheten skal ha medisinfaglig kompetanse. Utredningsarbeidet ventes å bli ferdig i løpet av 2025.

Statens vegvesen skal i 2025 fortsette arbeidet med å utvide og forbedre sine digitale tjenester for å gi økt tilgjengelighet og brukervennlighet. Antall henvendelser i skranke på trafikkstasjonene er mer enn halvert siden 2017. Det ventes at fremtidige selvbetjente løsninger for bl.a. digital helseattest og digitalt dagsprøveskilt vil kunne redusere antall henvendelser i skranke ytterligere.

Kampanjene om fart, oppmerksomhet, belte i buss og samspillet mellom ulike trafikantgrupper i de store byområdene videreutvikles og gjennomføres i 2025.

Post 29 OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 6 510,4 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn om lag 125 mill. kr i bompenger.

Offentlig-privat samarbeid (OPS) er et samarbeid mellom offentlige og private aktører. Statens vegvesen er byggherre og det private OPS-selskapet er byggherrens representant. OPS-selskapet har totalansvaret for arbeidet med veistrekningen i 15–30 år.

Det settes av om lag 5 700 mill. kr til bygging av OPS-prosjektene rv. 555 Sotrasambandet i Vestland og E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms. Hoveddelen av midlene settes på en ikke-rentebærende konto i Norges Bank frem til avtalte milepælsutbetalinger til OPS-selskapene, 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), 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* og Innst. 380 S (2020–2021). Videre utbetales det i budsjettåret kompensasjon for lønns- og prisstigning og endringer. Foreløpig er det anslått at om lag 600 mill. kr vil gå til dette i 2025. Departementet avklarer gjennom budsjettåret hvor mye som settes inn på ikke-rentebærende konto i Norges Bank til milepælsutbetalinger og hvor mye som dekker kompensasjon for lønns- og prisstigning og endringer, jf. Prop. 1 (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det prioriteres i tillegg midler til Statens vegvesens byggherre-

kostnader på de to prosjektene over post 30 Riksveiinvesteringer.

For kontraktfestet statlig vederlag til drift og vedlikehold av strekningene E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag, E39 Lyngdal–Flekkefjord i Agder og E18 Grimstad–Kristiansand i Agder, er det foreløpig lagt til grunn om lag 750 mill. kr. I tillegg legges det til grunn om lag 50 mill. kr i statlige midler og om lag 125 mill. kr i bompenger til vederlag til OPS-selskapet for rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet.

Post 30 Riksveiinvesteringer

Det foreslås bevilget 10 807,7 mill. kr. Anslått fordeling av bevilgningsforslaget går frem av tabell 4.6 I tillegg er det lagt til grunn 8 197 mill. kr i bompengefinansiering.

Tabell 4.6 Anslått fordeling av riksveiinvesteringer for Statens vegvesen

	Mill. kr
Porteføljen	5 340
Mindre investeringstiltak	4 756
Byvekstavtaler	712
Sum post 30 Riksveiinvesteringer	10 808

I grunnlaget 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 det fratrukket mindre investeringstiltak som allerede har fastsatt kostnadsramme. Grunnlaget for beregning av fullmakt er 4 922 mill. kr.

Rammen brukes i hovedsak til å videreføre rasjonell anleggsdrift i allerede igangsatte prosjekter. Det prioriteres likevel midler til flere nye tiltak, innenfor *Porteføljen*, *Mindre investeringstiltak* og *Byvekstavtaler*.

Porteføljen

Denne underkategorien består av store prosjekter med prognose for sluttkostnad over 1 mrd. kr. Prosjektene er omtalt under *Nærmere om investeringsprogrammet*.

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* ble opplegget for porteføljestyring av store investeringer i transportsektoren presentert. For Statens vegvesen innebærer det at

etaten årlig skal presentere sitt forslag til rekkefølge for å gjennomføre de store prosjektene i sin portefølje (porteføljeprioritering). Dette opplegget er videreført i Nasjonal transportplan 2025–2036. Basert på regjeringens prioriterte planportefølje og Stortingets behandling av denne, jf. Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* og Innst. 439 S (2023–2024) vil Statens vegvesen utarbeide sin første porteføljeprioritering våren 2025.

Statens vegvesens planportefølje ble presentert i tabell 13.1 i Nasjonal transportplan 2025–2036. Sju av de 29 prosjektene i tabellen er angitt som aktuelle for oppstart i første seksårsperiode. Det går fram av kapittel 13 i meldingen at det kan være aktuelt å starte prosjektene E39 Figgjø–Ålgård og E16 Hylland–Slæen i første seksårsperiode under visse forutsetninger. Stortinget har i behandlingen av planen bedt om at ytterligere to prosjekter under Statens vegvesen får oppstart i første seksårsperiode; E10 Nappstraumen–Å og rv. 15 Strynefjellet (inkl. arm til Geiranger). Til sammen gir dette elleve prosjekter med særskilt prioritet. Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 836 av 20. juni 2024 i kapittel 2.2 i Del I.

For de særskilt prioriterte prosjektene videreføres føringen i Nasjonal transportplan 2025–2036 om at dersom prosjektene ikke endres, gjennom optimalisering eller annen ny informasjon, skal de gjennomføres først.

Det kan finnes avhengigheter mellom enkelte av prosjektene i planporteføljen. Statens vegvesen skal ta hensyn til slike avhengigheter mellom prosjekter når de kommer med sitt faglige råd om gjennomføringsrekkefølge for porteføljen, i tråd med kriteriene for porteføljestyring slik de fremgår av Nasjonal transportplan 2025–2036. Et eksempel på en slik avhengighet finnes på Nord-Jæren.

For at E39 Rogfast skal kunne åpne som planlagt i 2033, må prosjektet E39 Smiene–Harestad, og spesielt den delen av prosjektet som utgjør Harestadkrysset, være ferdig bygd i 2031 slik at disse to prosjektene kan testes sammen og Rogfast-tunnelen kobles til veinettet når den er ferdig. Samferdselsdepartementet vil arbeide videre med prosjektet E39 Smiene–Harestad for å sikre hensiktsmessig påkobling av Rogfast.

I tråd med Stortingets anmodningsvedtak nr. 828, som er omtalt under anmodningsvedtak nr. 836 av 20. juni 2024 i kapittel 2.2 i Del I, tas rv. 19 Moss inn i planporteføljen. Det gir et merbehov til porteføljen på om lag 3 mrd. kr i statlige midler.

Det går frem av tabell 13.1 i Nasjonal transportplan 2025–2036 at prognose for samlede gjen-

stående utgifter for porteføljen er 90,2 mrd. 2024-kr. Ved å inkludere rv. 19 Moss anslås samlede utgifter til å være 95,4 mrd. 2024-kr. Omregnet til 2025-kr blir dette 97,2 mrd. kr. Anslagene per prosjekt er den kostnaden det er 50 pst. sannsynlighet for å ikke overskride og viser gjenstående behov fra 2025. Ev. bompengebidrag inngår. Midler til arbeid med kommunedelplan samt allerede påløpte utgifter til reguleringsplan er ikke inkludert.

Kostnaden på 97,2 mrd. kr er et tak for samlede utgifter til porteføljen og utgjør en referanseramme. Ved kostnadsøkninger må Statens vegvesen vise mulig inndekning gjennom kutt i andre prosjekter i porteføljen. Rammen prisomregnes etter faktisk prisvekst.

Med budsjettforslaget er det prioritert prosjektstart på E45 Kløfta i Finnmark og Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i Vestland. Oppstart av prosjektene forutsetter Stortingets tilslutning til kostnadsramme for prosjektene og til delvis bompengefinansiering av Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om dette så raskt som mulig. Det vises til omtale under *Nærmere om investeringsprogrammet*.

I tillegg videreføres de forberedende arbeidene til prosjekter som det er fattet investeringsbeslutning for i 2024. For prosjektene E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 i Akershus, E134 Røldal–Seljestad i Vestland, E6 Megården–Somerset i Nordland samt for skredsikringsprosjektet rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland legges det opp til anleggsstart i løpet av 2025.

Innenfor skredsikring videreføres også en rekke igangsatte prosjekter.

Over Digitaliserings- og forvaltningsdepartementets budsjett foreslås midler til ombygging av Hammersborgtunnelen og deler av Vaterlandstunnelen i Oslo som utføres av Statens vegvesen, jf. omtale i Prop. 1 S (2024–2025) for Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet.

Mindre investeringstiltak

Som omtalt i Nasjonal transportplan 2025–2036 prioriterer regjeringen målrettede utbedringer i hele landet. Et område som løftes frem i meldingen er en forsterket innsats for ladeinfrastruktur og døgnhvileplasser. Forutsigbare forhold for lading er i regjeringens ladestrategi en viktig forutsetning for å kunne nå målet om å elektrifisere tungbilparken. Det skal sikres ved å etablere flere døgnhvile- og rasteplasser og sørge for at både

sakte- og hurtiglading tar hensyn til at sjåføren ikke kan flytte bilen under pause og hvile. Det prioriteres midler for å følge opp Nasjonal transportplan 2025–2036 og regjeringens ladestrategi i 2025. Regjeringen foreslår også å øke bevilgningen til Enova med 1,2 mrd. kr til forsterket innsats for å nå målene om utskifting av tunge kjøretøy, jf. Prop. 1 S (2024–2025) for Klima- og miljødepartementet.

For å understøtte militær mobilitet og samfunnssikkerheten for øvrig er det behov for å skifte ut og oppgradere enkelte bruer. Statens vegvesen følger opp et omfattende program for punktvisse utbedringer på riksveinettet, f.eks. bruer og ferjekaier samt andre tiltak for å øke fremkommeligheten.

Statens vegvesen skal arbeide videre med å konkretisere prioriteringene i 2025 for å sikre effektiv utnyttelse av ressursene og best mulig måloppnåelse. Etaten har fleksibilitet gjennom budsjettåret til å gjøre nødvendige prioriteringer og skal gjøre dette løpende i 2025. Eksempler på nye tiltak som kan være aktuelle innenfor mindre investeringer i 2025, er

- skredsikring i Almenningsbakkane på rv. 15 i Vestland
- utbedring av Veibustkrysset på E39 i Møre og Romsdal
- utbedring av flyplasskrysset på E10 ved Evenes i Nordland
- trafikksikkerhetstiltak på E6 i Kirkenes sentrum i Finnmark
- gang- og sykkelvei på strekningen Gismarvik–Aksdal på E39 i Rogaland
- gang- og sykkelvei på strekningen Heiane–Vabakkjen på E39 i Vestland
- utbedring E6 Harran–Trones sør i Trøndelag
- utbedring rv. 70 Oppdal–Sunndalsøra, Fale bru i Møre og Romsdal
- forbedring av fastlandsforbindelse på rv. 426 Ny Eigerøy bru i Rogaland
- døgnhvileplasser på E6 i Akershus og Nordland

Det kan videre være aktuelt å gjennomføre utbedringer av en rekke bruer, bl.a. på rv. 3 og rv. 15 i Innlandet og E6 i Trøndelag.

Videreføring av igangsatte prosjekter legger beslag på en betydelig del av midlene i 2025. Bl.a. legges det til grunn midler til å videreføre utbyggingen av E39 Osli–Hove i Rogaland og på E39 Myrmel–Lunde i Vestland. Utbedringene av E6 på strekningene Trøndelag grense–Majahaugen og Flyum–Lille Majavatn videreføres. I tillegg prioriteres det midler til å videreføre arbeidene med

skredsikring av strekningen Åsbrekkegjelet-Skromle bru på E16 i Vestland.

For å legge til rette for gående og syklende utenfor byområder, prioriteres det midler til å videreføre en rekke tiltak i 2025, bl.a. bygge gang- og sykkelvei langs E14 på strekningen Stjørdal-Hegramo i Trøndelag, langs E18 på strekningen Askim-Mysen i Østfold og langs rv. 19 ved Skoppum jernbanestasjon i Vestfold.

Det prioriteres å videreføre målrettede trafikksikkerhetstiltak. F.eks. videreføres tiltak på strekningene Drange-Hanaleite på E39 i Vestland, Matrand-Lier på rv. 2 i Innlandet og Svenkerud-Ustaoset på rv. 7 i Buskerud.

En rekke tunneloppgraderingstiltak videreføres, bl.a. Bogstunnelen og Glaskartunnelen på E39 i Vestland og Fodnestunnelen på rv. 5 i Vestland. Det legges også opp til å videreføre utbedringer av flere bruer, bl.a. Storslett bru på E6 i Troms og Vuolmmasjohka bru på E6 i Finnmark.

Gjennom opplegget for 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. I 2025 videreføres arbeidene på en rekke utbedringsstrekninger bl.a.

- E16 i Valdres i Innlandet (på strekningen Lomen-Hausåker)
- rv. 9 Setesdal i Agder (på strekningene Byklestøylane-Hoslemo og Hoslemo-Geiskeli)
- rv. 41 Treungen-Vrådal i Telemark (på strekningen Nes-Kyrkjebygda)
- rv. 3 Østerdalen i Innlandet (på strekningene Evenstad-Imsroa og Tunna bru-Lonåsen)
- rv. 70 Elverhøy bru i Møre og Romsdal
- E6 Grong-Nordland grense i Trøndelag (på strekningen Fjerdingen-Grøndalselv)
- rv. 80 Sandvika-Sagelva i Nordland
- rv. 94 Mollstrand-Grøtnes i Finnmark

Flere større og mindre tiltak på Nasjonale turistveier videreføres i 2025 og ventes å bli ferdige og tilgjengelige for trafikantene i 2025.

Tunnelutbedringsprogrammet

I 2025 videreføres tunnelutbedringsprogrammet. Allerede igangsatte prosjekter vil bli videreført.

For å ivareta kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene fortsetter arbeidet med å utbedre tunneler som er lengre enn 500 meter. Dette er nødvendig for å ivareta både fremkommeligheten og trafikksikkerheten i disse tunne-

lene. Med budsjettforslaget blir fire tunneler som ligger på den norske delen av det transeuropeiske veinettverket (TEN-T-veinettet) ferdig utbedret i 2025. Det gjenstår da å utbedre ni tunneler på dette veinettet. Videre er det lagt til grunn at 20 andre tunneler på TEN-T-veinettet over tid skal erstattes med nye veistrekninger. Disse utbedres derfor ikke. Dette gjelder seks tunneler på strekningen Arna-Stanghelle og to på strekningen Hylland-Slæen på E16 i Vestland samt tolv tunneler på E6 Megården-Mørsvikbotn i Nordland. Når prosjektet E6 Megården-Sommerset er ferdig, vil det erstatte seks tunneler lengre enn 500 meter på TEN-T-veinettet. Med budsjettforslaget legger regjeringen opp til å starte Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna-Stanghelle i Vestland.

Med budsjettforslaget vil det i 2025 være satt i gang utbedring eller forberedende arbeider i de fleste av tunnelene på TEN-T-veinettet som i henhold til EUs tunnelsikkerhetsdirektiv skal utbedres. Det gjenstår fortsatt å avklare videre fremdrift for arbeidene med utbedringene av E39 Fløyfjelltunnelen og E39 Eidsvåg tunnelen i Vestland. For disse tunnelene pågår det arbeid med å avklare grensesnitt mot utbyggingen av Bybanen mot Åsane og forlengingen av dagens Fløyfjelltunnel mot Åsane. Videre er tidspunktet for oppstart av utbedringen av E39 Lotetunnelen i Vestland utsatt fordi det har vært nødvendig å gjøre nye vurderinger av omfanget av tiltak i tunnelen.

I tillegg til tiltak i tunneler på TEN-T-veinettet pågår det også arbeid i enkelte tunneler på det øvrige riksveinettet. Prioriteringen av tiltak i disse tunnelene vurderes i forbindelse med arbeidet med Statens vegvesens gjennomføringsplan basert på rammene i Nasjonal transportplan 2025–2036.

Statens vegvesen gjennomfører ved behov avbøtende sikkerhetstiltak for de gjenstående tunnelene som ikke utbedres i 2025.

Byvekstavtaler

Denne underkategorien 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 2025 vil midlene i hovedsak bli brukt til å bygge sammenhengende sykkelveinett i flere byområder. I tillegg blir det gjennomført enkelte tiltak for å bedre fremkommeligheten for kollektivtransporten. I hovedsak vil midlene gå til å videreføre allerede igangsatte prosjekter, men det legges også opp til å prioritere enkelte nye tiltak, bl.a. i Trondheim.

Se nærmere omtale under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak *Byomtaler – byvekstavtaler* av prosjekter som er prioritert i handlingsprogrammene og kan være aktuelle for oppstart.

Prosjekter der Stortinget har vedtatt kostnadsramme omtales under *Nærmere om investeringsprogrammet*.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Det foreslås bevilget 450,7 mill. kr.

I 2010 ble det innført en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*. 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 2025.

Tabell 4.7 Fylkesfordeling av rentekompensasjon

Fylke	(i 1 000 kr) Rente- kompensasjon for 2025
Østfold	20 613
Akershus	33 636
Buskerud	20 956
Oslo	27 735
Innlandet	47 262
Vestfold	16 379
Telemark	17 696
Agder	29 403
Rogaland	31 613
Vestland	61 548
Møre og Romsdal	28 172
Trøndelag	48 680
Nordland	32 960
Troms	22 003
Finnmark	12 044
Sum	450 700

Det årlige behovet for bevilgninger avhenger av rentenivået. For 2025 er det lagt til grunn en renteforutsetning for kompensasjonen på 4,0 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 450,7 mill. kr i 2025.

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Det foreslås bevilget 1,5 mill. kr.

Formålet med tilskuddsordningen har vært å bidra til en funksjonell og effektiv tømmertransport gjennom å forsterke bruer på fylkesvei som ikke tåler 60 tonn totalvekt. Ordningen ble innført i 2019 som en seksårig tilskuddsordning, jf. Prop. 1 S (2018–2019) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2018–2019). I samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkeskommunene og skog- og trenæringen ble det utarbeidet et program for bruer på fylkesvei med behov for utbedringer. I 2025 er det ikke flere klare prosjekter i det opprinnelige tilskuddsprogrammet. Den foreslåtte bevilgningen skal gå til å avslutte gjenstående forpliktelser i programmet.

Skog- og trenæringen er ett av satsingsområdene i regjeringens grønne industriløft. Veier som tåler store tømmervogntog er viktige for effektiv transport av tømmer. Fylkesveinetten tillater flere steder ikke tømmertransporter med lengde på 24 meter og totalvekt på 60 tonn. I Nasjonal transportplan 2025–2036 legger regjeringen opp til å videreføre ordningen med utbedring på fylkesveier for tømmertransport. Samferdselsdepartementet vil gi Statens vegvesen i oppdrag å starte utviklingen av et nytt tilskuddsprogram med formål om å utbedre flere viktige fylkesveier for tømmertransport. Arbeidet skal skje i samarbeid med fylkeskommunene og skog- og trenæringen.

Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer

Det foreslås bevilget 40 mill. kr.

Formålet med tilskuddsordningen er å bedre trafiksikkerheten for barn og unge gjennom å stimulere til lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer. Trygge skoleveier og nærmiljøer er med på å støtte opp under målet om at flere barn skal sykle eller gå til skolen.

I tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 endres ordningen fra 2025 til at midlene fordeles til fylkeskommunene etter søknad. Fylkeskommunen kan søke både om tilskudd til trafiksikker-

hetstiltak som fylkeskommunen har ansvar for, og på vegne av kommuner. Det er opp til den enkelte fylkeskommune hvordan den organiserer søknadsprosessen opp mot Statens vegvesen.

Tilskuddsordningen vil omfatte både trafikantrettede og fysiske tiltak. Fysiske tiltak kan være på og langs fylkeskommunale og kommunale veier, ved barnehager og skoler og på strekninger utenom vei som dekker barn og unges transportbehov. Fysiske tiltak og tilrettelegging for sikker gåing og sykling til og fra skolen vektlegges. Drift og vedlikehold av veiinfrastruktur omfattes ikke. Målgruppe for ordningen er barn og unge fra og med barnehagealder til 15 år.

Eksempler på tiltak som det kan søkes om tilskudd til, er

- sykkelparkering ved barne- og ungdomsskoler og nærmiljøanlegg
- tiltak for økt sikkerhet i tilknytning til holdeplass for skolebuss
- etablering av droppsoner
- «snarveier» mellom droppsoner og skolegård eller nærmiljø
- fysiske tiltak som gir sikrere skolevei
- etablere belysning på kryssingssteder for fotgjengere og syklistene der det er mangelfullt i dag
- skilting og oppmerking av Hjertesoner

Det stilles ikke krav til egenandeler, men en delfinansiering vil kunne telle positivt ved tildeling av tilskudd. Det kan ikke søkes om midler til tiltak som staten allerede finansierer, f.eks. tiltak i bypakker, byvekstavtaler mv.

For tiltak som krever regulering, må det foreligge en godkjent reguleringsplan innen søknadsfristen. Dersom tilskuddet det søkes om inngår i etablering av Hjertesone, må det foreligge en trafikksikkerhetsplan for den aktuelle skolen som viser at tiltaket er en del av en helhetlig plan. I tillegg bør skolen tilfredsstillende kriteriene som Trygg Trafikk har satt opp for Trafikksikker skole. For større tiltak vil det videre telle positivt om tiltaket er en del av en fylkeskommunal eller kommunal trafikksikkerhetsplan.

Justeringer i ordningen skal vurderes etter erfaringer fra første år.

Det foreslås en tilsagnsfullmakt på 20 mill. kr knyttet til posten, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 67 Militær mobilitet på fylkesveier

Det foreslås bevilget 50 mill. kr. I tillegg foreslås en tilsagnsfullmakt, jf. forslag til romertallsvedtak.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 er det lagt opp til en ny tilskuddsordning til fylkeskommunene for å ruste opp bruer som er kritiske for militær mobilitet på fylkesveinettet. Regjeringen foreslår å opprette en slik tilskuddsordning i 2025. Statens vegvesen skal forvalte ordningen, som skal være søknadsbasert. Det vises for øvrig til omtalen i kapittel 13.6.5 i Nasjonal transportplan 2025–2036.

Formål og målgruppe for tilskuddsordningen

På strekninger på fylkesveinettet som er kritiske for samfunnssikkerhet og beredskap er det identifisert til sammen 14 bruer i Akershus, Innlandet, Trøndelag, Troms og Vestland fylkeskommuner, der det er behov for tiltak for å kunne tåle transport med tyngre kjøretøy. Fylkeskommunene har ansvar for å utføre nødvendige tiltak på fylkesveiene. Formålet med tilskuddsordningen er å sette fylkeskommunene i stand til å gjennomføre tiltak på de identifiserte bruene i tråd med nødvendige brukskrav for å håndtere militær mobilitet. Hva som anses som nødvendige krav, kan variere og må avklares med Statens vegvesen i hvert enkelt tilfelle.

Kriterier for tildeling og måloppnåelse

Aktuelle tiltak som kan få tilskudd, kan omfatte både utbedrings- og forsterkningstiltak eller bygging av nye brukonstruksjoner på de aktuelle bruene, og skal gi tilstrekkelig fremkommelighet for militære kjøretøy. Det legges til grunn at tilskuddsmidlene skal brukes til tiltak som gir nødvendig bæreevne på de identifiserte bruene og ikke brukes til annen utbedring av veiene. Ved bygging av ny bru dekker tilskuddet tilkobling til eksisterende vei.

Statens vegvesen skal i samråd med Forsvaret, og i dialog med fylkeskommunene, prioritere hvilke prosjekter som får tilsagn.

Vegvesenet fastsetter størrelsen på tilsagnet ut fra kostnadsanslag utarbeidet av den enkelte fylkeskommune. Ordningen skal dekke alle nødvendige utgifter ved planlegging, prosjektering og gjennomføring. Midler til planlegging og prosjektering kan forskutteres på fylkeskommunens risiko, men må dokumenteres i etterkant.

Oppfølging, kontroll og evaluering

Statens vegvesen skal forvalte tilskuddsordningen og følge opp prosjektene. Samferdselsdepartementet vil sammen med Statens vegvesen og fyl-

keskommunene evaluere ordningen etter første planperiode av Nasjonal transportplan 2025–2036.

Post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften

Det foreslås bevilget 3 284,1 mill. kr.

Rutetilbudet fra 2024 videreføres i stor grad i 2025. På sambandet rv. 80 Bodø–Røst–Værøy–Moskenes i Nordland er det planlagt mindre rutejusteringer ved oppstart av ny driftskontrakt fra 1. oktober 2025.

I statsbudsjettet for 2024 nådde regjeringen målet om gratis ferjer og halverte takster i ferjedriften. I Nasjonal transportplan 2025–2036 har regjeringen prioritert å videreføre ordningen, og det er lagt til grunn i budsjettforslaget.

Fra 1. mars 2024 ble regelen om takst for nullutslippskjøretøy endret for kjøretøy på seks meter eller kortere. Disse skal ikke betale mer enn 70 pst. av taksten for konvensjonelle kjøretøy på ferje, mot før 50 pst. For nullutslippskjøretøy over 6 meter, moped og motorsykler er takstreduksjonen fortsatt 50 pst. I riksveiferjedriften ble endringen innført fra 1. mars 2024. For fylkesveiferjesamband har Samferdselsdepartementet gjennom rundskriv N-2/2023 *Takster for nullutslippskjøretøy på ferje*, lagt til rette for at fylkeskommunene kan gjøre det samme.

Det er en stadig utvikling i digitalisering og automatisering i ferjesektoren. I den nye kontrakten for drift av E39 Lavik–Oppedal i Vestland utvikles nye automatiserte løsninger, inkl. et kontrollcenter på land for overvåking og mulighet til fjernstyring av ferjene. Kontrakten strekker seg over åtte år fra september 2026.

I riksveiferjedriften har det over tid blitt krevd null- eller lavutslippsteknologi i alle nye anbud der det ligger til rette for det. Det forventes at 29 av 44 hovedfartøy bruker batteri eller hydrogen i ordinær drift innen utgangen av 2024. I tillegg til disse fartøyene har Statens vegvesen inngått kontrakter som innebærer at det innen 2026 skal settes inn ytterligere seks hovedfartøy med slik teknologi, fire på E39 Lavik–Oppedal og to på rv. 80 Bodø–Røst–Værøy–Moskenes. De to sistnevnte skal

bruke minimum 85 pst. hydrogen. De skulle opprinnelig ha blitt satt i drift fra 1. oktober 2025, men er forsinket og kommer ikke i drift før i 2026.

Regjeringen vil etter planen innføre nullutslippskrav til offentlige anbud av ferjer og ferjetjenester for anbud som kunngjøres etter 1. januar 2025. Dette omfatter også riksveiferjedriften. Se nærmere omtale i kapittel 5 i Del III.

Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Det foreslås å bevilge 768,1 mill. kr.

Det er satt av 583 mill. kr til å videreføre den opprinnelige tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster utenfor byområdene fra 2017. Denne gjelder i hovedsak bompengeprojekter utenfor de områdene/byene som mottar tilskudd over kap. 1332 Transport i byområder mv., post 66 Tilskudd til byområder. Ordningen gjelder for prosjekter der bompengeprogget ble lagt frem for Stortinget før utgangen av 2016. I tillegg omfattes prosjektet E39 Rogfast i Rogaland, jf. Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland* og Innst. 294 S (2016–2017). 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. Tolv av disse vil være avvirket innen utgangen av 2024. I 2025 ventes det at innkrevningen i prosjektet E16 Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud starter opp. Ved utgangen av 2025 vil det da kun gjenstå å starte bompenged innkreving i prosjektet E39 Rogfast.

Det settes videre av 60 mill. kr for å videreføre fritak i innkreving i bom på sidevei for prosjektet E6 Kolomoen–Moelv i Innlandet. Prosjektet har siden 2021 fått tilskudd for å dekke inn reduserte bompengedinntekter på grunn av midlertidig stans av innkrevningen i bommer på sideveier.

Videre settes det av 125 mill. kr for å videreføre ordningen med fritak på sidevei og halv takst på hovedvei for prosjektet rv. 3/25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet i 2025.

Kap. 4320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025
01	Salgsinntekter m.m.	253 903	179 900	166 700
02	Diverse gebyrer	456 190	469 800	475 900
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	143 166	131 300	136 300
04	Billettinntekter fra riksveiferjedriften	706 030	688 200	735 000
	Sum kap. 4320	1 559 289	1 469 200	1 513 900

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettert med inntekter på 166,7 mill. kr.

Omfanget av oppgaver og aktiviteter som Statens vegvesen har ansvaret for varierer over tid, og det er derfor knyttet stor usikkerhet til inntektene. De største inntektskildene er husleie/leieinntekter og eiendomssalg, salg av kjennemerker og personlige bilskilt samt følgetransport.

Salg av tjenester til fylkeskommunene ble opprettet som en overgangsordning i forbindelse med avviklingen av sams veiadministrasjon. Salgsinntektene fra fylkeskommunene ventes å bli betydelig redusert i 2025 fordi Statens vegvesen i all hovedsak avslutter salget av laboratorie- og grunnborings tjenester til fylkeskommunene.

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

Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettert med inntekter på 475,9 mill. kr.

Etter en periode med økt etterspørsel på grunn av koronapandemien er etterspørselen etter de gebyrbelagte tjenestene på trafikant- og kjøretøyområdet noe nedadgående.

For å følge prinsippet om kostnadsriktige gebyrer og for å stimulere til økt bruk av selvbetjente tjenester, er det innført differensierte gebyrer for flere tjenester. Stadig flere bruker Statens vegvesens selvbetjeningsløsninger. Gebyr som betales for selvbetjeningsløsninger er lavere enn ved betaling på trafikkstasjonen og bidrar dermed til å redusere inntektene.

I Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet ble det forutsatt kostnadsriktig nivå for

de gebyrbelagte tjenestene på trafikant- og kjøretøyområdet, med unntak av gebyrene for dagsprøvekjennermerker, typegodkjenning, påskiltingsgebyr, løyveeksamen og tilsyn med fartsskriververksteder. I tillegg har Statens vegvesen på nytt beregnet kostnadsriktig nivå av gebyr for farts-skriverkort.

Regjeringen legger med budsjettforslaget opp til at gebyrene settes til kostnadsriktig nivå. Dette innebærer at gebyret for dagsprøvekjennermerker reduseres fra 390 kr til 310 kr. Påskiltingsgebyret reduseres fra 2 000 kr til 440 kr. Løyveeksamen for gods- og persontransport reduseres fra 1 900 kr til 1 200 kr ved oppmøte og 1 140 kr ved selvbetjening. Gebyret for tilsyn med fartsskriververksteder reduseres fra 13 960 kr til 8 970 kr. For typegodkjenning er gebyrberegningen gjennomgått etter at nytt regelverk for kjøretøygodkjenning ble innført 1. oktober 2022. Den nye gebyrberegningen gjenspeiler det faktiske arbeidet med utstedelsen og gir en lik gebyrsats uavhengig av kjøretøygruppe, med et mindre tillegg for flere varianter og versjoner av samme typegodkjenning. I tillegg kommer et gebyr for fabrikantkontroll. Ny beregning av kostnadsriktig nivå for fartsskriverkort gir en økning av gebyret fra 320 kr til 390 kr ved oppmøte og en økning fra 290 kr til 360 kr ved selvbetjening.

Videre skal det innføres ny digital ordning for dagsprøvekjennermerker, der de ordinære kjennermerkene brukes. Ordningen ventes å tre i kraft i 2025 og vil redusere gebyrinntektene.

Til sammen gir endringene reduserte inntekter til staten på om lag 11,8 mill. kr. Med budsjettforslaget for 2025 vil gebyrene på trafikant- og kjøretøyområdet være kostnadsriktige. Statens vegvesen skal fortsatt følge opp at brukerne ikke blir belastet mer enn hva tjenesten koster, i tråd

med Finansdepartementets rundskriv R-112. Dette vil bl.a. innebære justeringer av gebyrsatser som følge av en kontinuerlig effektivisering av tjenesteproduksjonen.

Gebyrene justeres for øvrig i henhold til den generelle prisstigningen.

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

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Det foreslås budsjettert med inntekter på 136,3 mill. kr.

Inntektene dekker utbedring av skader som kjøretøy har påført bl.a. veitstyr og som betales av forsikringsselskapene. Omfanget av forsikringsskader er vanskelig å anslå og varierer fra år til år.

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

Post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften

Det foreslås budsjettert med inntekter på 735 mill. kr.

Kap. 1321 Nye Veier AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Saldert		
		Regnskap 2023	budsjett 2024	Forslag 2025
70	Tilskudd til Nye Veier AS	6 233 457	6 507 700	6 755 000
	Sum kap. 1321	6 233 457	6 507 700	6 755 000

Statens mål som eier av Nye Veier, er å oppnå høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de vei- og jernbaneprosjektene selskapet har fått ansvaret for. Dette målet ivaretas i alle faser av prosjektene og i prioriteringen av disse. Raskere utbygging, lavere utbyggingskostnader, økt nytte for trafikanten, lavere klimagassutslipp fra bygging, mindre arealbeslag og sikker utbygging av trafikksikre veier er viktige langsiktige indikatorer på om selskapet lykkes med sitt oppdrag.

Nye Veiers prioriteringsmodell fører til konkurranse mellom strekningene i selskapets portefølje, ikke bare for å redusere utbyggingskostnadene, men også for å øke nytten og redusere klima- og miljøkostnadene. Gjennom dette arbeidet har selskapet identifisert store muligheter til kostnadsbesparelser som brukes til forsert gjen-

Posten gjelder budsjetterte billettinntekter i ferjekontrakter der staten bærer inntektsrisikoen i form av bruttokontrakter. Ved beregning av inntektsnivået er takstene forutsatt prisjustert med 3,8 pst. fra 1. januar 2025. Det er også forutsatt at trafikkvolumet er noe høyere enn i 2024.

I nettokontrakter er det operatøren som bærer inntektsrisikoen og billettinntekter tilfaller der operatøren. Fra oktober 2025 vil kontrakten for driften av sambandet rv. 80 Bodø–Røst–Værøy–Moskenes gå fra en nettokontrakt til en bruttokontrakt. Inntektene reduserer tilskuddsbehovet over kap. 1320, post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften.

Billettinntektene påvirkes av trafikkvolum, rabattandeler, andel nullutslippskjøretøy mv. 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.

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

nomføring av andre deler av utbyggingsporteføljen.

Post 70 Tilskudd til Nye Veier AS

Det foreslås bevilget 6 755 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn 6 860 mill. kr i bompengefinansiering.

Forslaget er i tråd med prioriteringene i Nasjonal transportplan 2025–2036 om et årlig bevilgningsnivå på 6,5 mrd. 2024-kr. 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. Nye Veiers aktivitet reguleres i inngåtte avtaler med Samferdselsdepartementet. I 2025 har selskapet foreløpig lagt opp til anleggsstart for prosjektene

- E39 Mandal–Blørstad (delprosjekt på E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest) i Agder
- utbedringstiltakene Stuguflåten–Raudstøl og Veblungsnes på E136 Dombås–Vestnes i Innlandet og Møre og Romsdal

I tillegg vil selskapet videreføre utbyggingsaktivitet på prosjektene

- E6 Kvithammar–Åsen (delprosjekt på E6 Ranheim–Åsen) i Trøndelag
- E6 Ranheim–Værnes (delprosjekt på E6 Ranheim–Åsen) i Trøndelag
- E6 Storhove–Øyer (delprosjekt på E6 Moelv–Øyer) i Innlandet
- E6 Roterud–Storhove (delprosjekt på E6 Moelv–Øyer) i Innlandet
- E6 Berkåk–Vindåsliene (delprosjekt på E6 Ulsberg–Melhus) i Trøndelag
- E18 Langangen–Rugtvedt (delprosjekt på E18 Langangen–Bamble) i Telemark
- E39 Herdal–Røyskår (delprosjekt på E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest) i Agder
- utbedringstiltak på strekningen Djupevik–Kviturtunnelen på rv. 13 Skare–Sogndal i Rogaland og Vestland

Fremdrift i delprosjektet E6 Roterud–Storhove avhenger av arbeidet med avbøtende og kompenserende tiltak, slik at prosjektets valg og løsninger samsvarer med regjeringens forutsetninger. Deretter vil kontraktsforhandlinger med entreprenør og beslutning om oppstart i selskapets interne beslutningspunkter avklare videre fremdrift.

Samferdselsdepartementet har etter 1. januar 2016 inngått utbyggingsavtaler med Nye Veier med samlet forventet utbyggingskostnad på 144 mrd. kr. For disse utbyggingsavtalene er det gjennom egne fremlegg til Stortinget lagt til grunn et samlet bompengebidrag på 53 mrd. kr.

Det vises til *Nærmere om investeringsprogrammet* for omtale av de enkelte prosjektene.

Prosjekter under planlegging

Nye Veier utvikler prosjektene i oppstartporteføljen og tilleggsporteføljen gitt gjennom Stortingets behandling av Prop. 110 S (2018–2019) *Nokre saker om veg, jernbane og post* og 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) og endringer gjennom Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

Før Nye Veier prioriterer prosjektene for utbygging, arbeider selskapet for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten på strekningene og for den samlede prosjektporteføljen. Dette gjør selskapet 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 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 vektet.

Det vises til *Nærmere om investeringsprogrammet* for omtale av enkeltprosjekter der selskapet har anslått at utgifter til planleggingsaktivitet vil overstige 25 mill. kr i 2025.

Drift og vedlikehold

Nye Veier har ansvaret for å drifte og vedlikeholde totalt 128 km med riksvei som selskapet har bygd

- E18 Tvedestrand–Arendal i Agder
- E18 Rugtvedt–Dørdal (delprosjekt på E18 Langangen–Dørdal) i Telemark
- E6 Kolomoen–Moelv i Innlandet
- E39 Kristiansand vest–Mandal by (delprosjekt på E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest) i Agder
- E6 Kvål–Melhus (delprosjekt på E6 Nedgård (Ulsberg)–Melhus) i Trøndelag
- E6 Kvænangsfjelltunnelen i Troms

Nye Veiers arbeid med drift og vedlikehold har frem til i dag hovedsakelig vært 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. Nye Veier og Statens vegvesen samarbeider for å effektivisere driften. Det medfører at Statens vegvesen foreløpig drifter strekningene E6 Kvål–Melhus og E6 Kvænangsfjelltunnelen for Nye Veier. Hensikten er å oppnå effektiv drift gjennom lengre sammenhengende driftsstrekninger.

Samferdselsdepartementet har lagt opp til at Nye Veier overtar ansvaret for drift og vedlikehold

for strekningen rv. 13 Skare–Sogndal 1. september 2027 og E136 Dombås–Vestnes 1. september 2028. Frem til Nye Veier overtar ansvaret skal Statens vegvesen fortsatt ha ansvaret for drift, vedlikehold, utbedringer, redusere vedlikeholdsetterslep og tunneloppgradering på disse strekningene.

Samferdselsdepartementet har samtidig lagt til grunn at Statens vegvesen og Nye Veier går i dialog om å overføre ansvaret for drift og vedlikehold for E6 Kvænangsfjellet så snart dette lar seg gjøre. Dette må ses i sammenheng med behovet for effektivt og sammenhengende drift og vedlikehold i og med at Statens vegvesen overtar ansvaret for utbygging av strekningene E6 Nordkjosbotn–Hatteng og E6 Olderdalen–Langslett i Troms og E6 Sørelva–Borkamo i Nordland.

Nye Veier vil lyse ut nye driftsavtaler for veidrift og elektro med oppstart i 2025. Avtalene vil ha en varighet på inntil åtte år, der de tre siste årene er opsjoner. Kontrakten vil ha tydelige minimumskrav og tildelingskrav på klima og miljø.

Frem til nye kontrakter inngås i 2025, utføres driften gjennom dagens landsdekkende driftskontrakt der driftsentreprenøren har totalansvar for utførelsen. De nye driftskontraktene vil dekke strekningene på E39 i Agder, E18 i Agder, Telemark og Vestfold og E6 i Innlandet og videre inkludere strekninger som er under utbygging, og planlagte strekninger der trafikkstart vil skje innenfor kontraktperioden, som er inntil åtte år.

Nye driftskontrakter vil, som i foregående periode, bygge på funksjonskrav der driftsentreprenørene bl.a. gjennom oppetidsmålinger får betalt for åpen og tilgjengelig vei, både for veidrift og elektro. Kontraktene belønner effektiv veidrift og kostnadseffektivitet, men uten at dette går på bekostning av trafikantenes behov for åpen og tilgjengelig vei.

Gjennom den pågående etableringen av et digitalt driftssystem kan Nye Veier håndtere overgangen fra erfaringsbasert til tilstands- og risikobasert forvaltning og styring av vedlikeholdet. Driftssystemet oppdateres i henhold til utførte inspeksjoner og/eller avvik som oppdages. Det gir Nye Veier mulighet til å kartlegge og systematisere tilstanden på veiene med tilhørende anlegg og konstruksjoner, for deretter å sette et beløp for utestående og videre det fremtidig vedlikeholdsarbeid på vei, anlegg og konstruksjoner.

Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss (fellesprosjektet)

I tråd med Stortingets anmodningsvedtak nr. 829 av 20. juni 2024, som er omtalt under anmodningsvedtak nr. 836 av 20. juni 2024 i kapittel 2.2 i Del I, videreføres Ringeriksbanen og E16 Skaret–Hønefoss som et fellesprosjekt under Nye Veier utenfor selskapets ordinære portefølje.

Kap. 1323 Vegtilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2023	budsjett 2024	
01	Driftsutgifter	19 652	20 400	21 000
	Sum kap. 1323	19 652	20 400	21 000

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 21 mill. kr.

Hovedaktiviteten til Vegtilsynet er å føre tilsyn med at sikkerhetskrav til riksveiinfrastrukturen er ivaretatt av Statens vegvesen og Nye Veier. Vegtilsynets tilsynsvirksomhet er risikobasert og prioriteres med utgangspunkt i tilsynets 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

nasjonalt fastsatte mål. Videre har Vegtilsynet ansvar for å følge opp Statens havarikommisjons sikkerhetstilrådinger innen veisektoren. Tilsynet skal også være en pådriver for et sikkert og formålstjenlig veinett, foreslå endringer i regelverk, ta initiativ til forsknings- og utviklingsarbeid og delta i internasjonalt arbeid som ligger opptil Vegtilsynets arbeidsområder.

Vegtilsynet har ansvar for å føre kontroll med at Statens vegvesen og Norsk Riksringkasting etterlever Kommisjonsdelegert forordning (EU) nr. 886/2013 om fremskaffelse av et minimum av

generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon og Kommisjonsdelegert forordning (EU) nr. 962/2015 om å gjøre tilgjengelig sanntids vei- og trafikkinformasjonstjenester.

Samferdselsdepartementet har gitt Vegtilsynet i oppdrag å utrede en hjemmel for å kreve at også fylkeskommunene skal ha og bruke styringssystemer iht. veglova § 11 b for å sikre trafikksikkerheten på sine veier. Utredningsarbeidet er i gang.

For å bidra til et sikrere veinett skal tilsynet i 2025 fortsette å være en pådriver for informasjons- og erfaringsdeling med fylkeskommunene.

Andre veisaker

Bompenger

Bompenger utgjør en viktig del av finansieringen av veiprojekter og bypakker i regi av fylkeskommunene, Statens vegvesen og Nye Veier.

Bompenger stilt til disposisjon

Bompenger stilt til disposisjon er midler bompengeselskapene stiller til rådighet for utbyggings-

prosjektene i byggefasen, i henhold til bompengenes andel av prosjektenes finansieringsplaner. I strekningsvise prosjekter er det vanlig med etter-skuddsinnkrevning, det vil si at bompengene kreves inn når prosjektet er åpnet for trafikk. Bompengeselskapene tar i byggefasen opp lån for å kunne stille slike midler til rådighet for prosjektene.

I bypakker kreves bompengene inn samtidig med gjennomføringen av prosjektene. Bompenginntektene brukes direkte til å dekke prosjektkostnadene, men det er i noen bypakker likevel gitt anledning til låneopptak, bl.a. for å sikre rasjonell gjennomføring av prosjekter. Slik kan det også i bypakker være tilfeller der bompenger stilt til disposisjon og årlige bompenginntekter ikke nødvendigvis sammenfaller. Det er også i enkelte bypakker åpnet opp for at bompenger kan brukes til drift av kollektivtransport.

Tabell 4.8 viser bompenger som er stilt til disposisjon i årene 2016–2023, prognose for 2024 og anslag for 2025, fordelt på riks- og fylkesveier.

Tabell 4.8 Bompenger stilt til disposisjon for investeringer

År	Riksvei ¹	Fylkesvei	Totalt
		(inkl. Oslo kommune)	
2016	9 610	4 548	14 158
2017	11 517	5 091	16 608
2018	10 477	5 962	16 439
2019	8 093	7 930	16 023
2020	9 833	6 312	16 145
2021	5 804	5 201	11 004
2022	7 008	5 869	12 877
2023	14 166	6 328	20 494
2024 Prognose	14 714	8 725	23 438
2025 Anslag	15 182	7 600	22 782

¹ Inkl. tall for Nye Veier med 1 457 mill. kr i 2017, 971 mill. kr i 2018, 3 764 mill. kr i 2019, 6 312 mill. kr i 2020, 3 759 mill. kr i 2021, 3 240 mill. kr i 2022, 5 411 mill. kr i 2023, 6 667 mill. kr i 2024 og 6 860 mill. kr i 2025.

I 2023 ble det stilt til disposisjon 14,2 mrd. kr i bompengefinansiering til tiltak på riksvei. Dette er mer enn det som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet og skyldes i hovedsak et etterslep fra 2022. I tillegg skyldes økningen høyere fremdrift enn antatt for enkelte prosjekter.

For 2024 ventes bompengefinansiering av tiltak på riksvei å utgjøre 14,7 mrd. kr. Dette er som lagt til grunn i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet.

For 2025 ventes bompengefinansiering av tiltak på riksvei å utgjøre 15,2 mrd. kr.

Av anslåtte bompenger til investeringstiltak på fylkeskommunalt ansvarsområde i 2025 er det lagt til grunn at 4,7 mrd. kr går til kollektivtrafikktiltak i de fire største byområdene med byvekstavtaler. Resterende beløp blir brukt til øvrige fylkesveiprosjekter.

I tillegg til anslaget for bompenger stilt til disposisjon på fylkesvei på 7,6 mrd. kr i 2025, er det lagt opp til om lag 1,5 mrd. kr til drift av kollektivtransport, i hovedsak fra Oslopakke 3.

Innbetalte bompenger

Innbetalte bompenger er midler som bompengeselskapene krever inn fra bilistene først i innkrevingsfasen. For strekningsvise prosjekter gjøres dette etter at veien er ferdig bygd og åpnet for trafikk, for å tilbakebetale bompengelånene. For bypakker er det bompengeneinnkreving samtidig med utbygging av prosjekter. Bompenger stilt til disposisjon, som omtalt over, og innbetalte bompenger er med andre ord ulike størrelser, og disse kan ikke sammenliknes direkte.

Tabell 4.9 Innbetalte bompenger fra bompengeneinnkreving på riks- og fylkesvei

År	Mill. kr
	Innbetalte bompenger, totalt ¹
2016	13 081
2017	13 545
2018	13 743
2019	14 399
2020	13 907
2021	13 915
2022	14 660
2023	16 027
2024 Prognose	15 884
2025 Anslag	15 400

¹ Tallene for innbetalte bompenger fra trafikantene er basert på etterskuddsvis rapportering fra bompengeselskapene. Prognosen for innbetalte bompenger for 2024 og anslag for 2025 er basert på rapporterte inntektsprognoser fra bompengeselskapene for de enkelte bompengeprojektene.

Trafikantene betalte 16 mrd. kr i bompenger på riks- og fylkesveier i 2023, se tabell 4.9. Dette er 1,4 mrd. kr mer enn året før. Per 15. juli 2024 var

65 bompengeprojekter enten i drift eller vedtatt. Siden 1. januar 2023 er det vedtatt fem nye prosjekter. I 2023 ble innkrevningen avsluttet i to prosjekter, og per 15. juli 2024 var ytterligere to prosjekter avvirket.

Statlig delgaranti for bompengelån på riksvei

I Prop. 1 S (2022–2023) orienterte Samferdselsdepartementet om prinsipper og hovedinnretning for en ordning med statlig delgaranti for bompengelån. Stortinget hadde ingen merknader, jf. Innst. 13 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å forvalte ordningen med statlig delgaranti for bompengelån og har i 2024 fastsatt et regelverk for ordningen, inkl. en mal for garantierklæring/avtale som skal legges til grunn ved statlig garantistillelse.

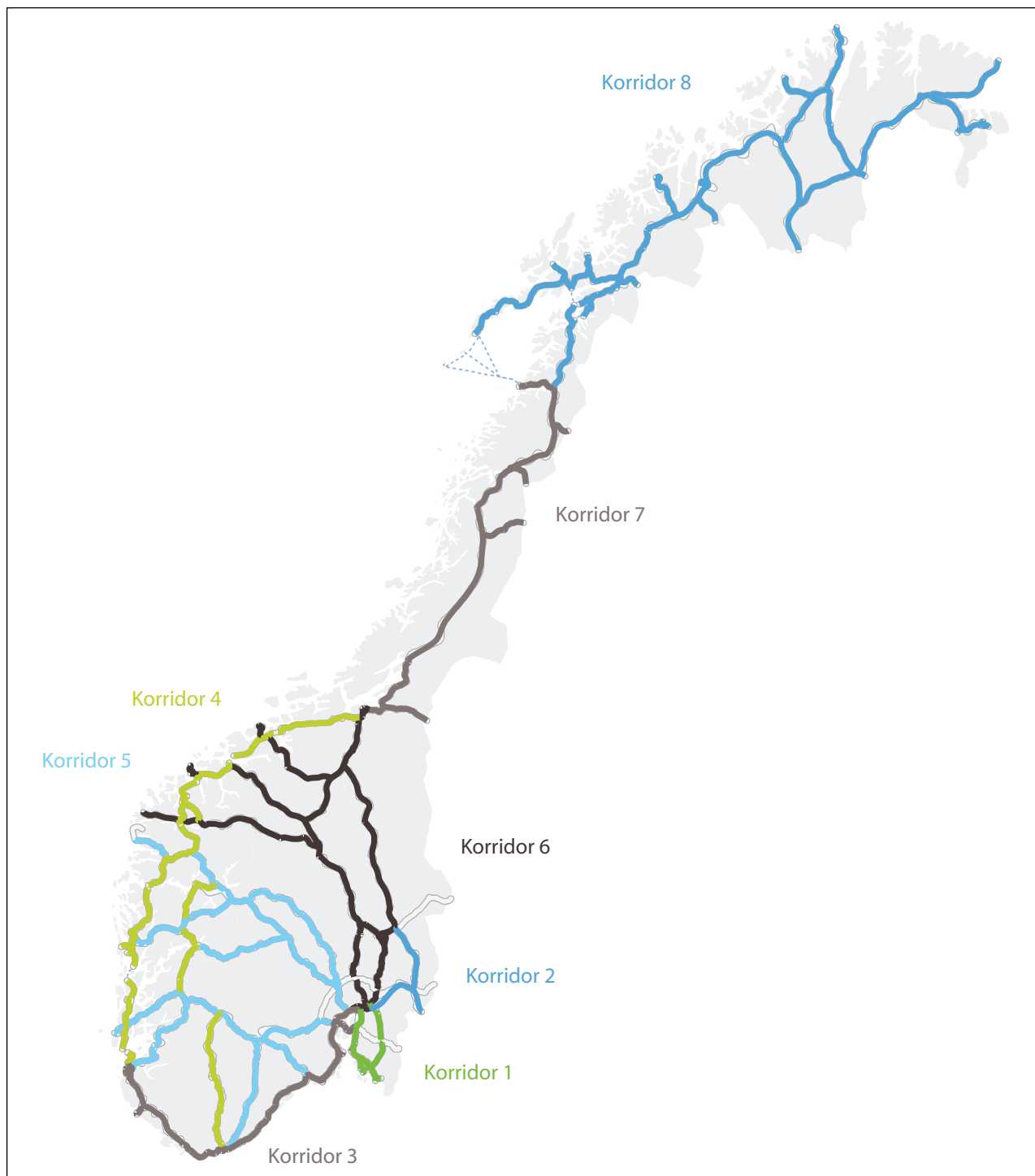
Stortinget har våren 2024 godkjent to bompengeprojekter; E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus, jf. Prop. 88 S (2023–2024) *Utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus, kostnadsramme for rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane og forskotering i vegsaker* og Innst. 333 S (2023–2024), og E134 Røldal–Seljestad i Vestland, jf. Prop. 44 S (2023–2024) *Utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad og kostnadsramme for E6 Megården–Sommerset i Nordland* og Innst. 249 S (2023–2024). Begge fylkeskommunene ønsker 50 pst. statlig delgaranti. Regjeringen mener disse prosjektene oppfyller kravene til statlig delgaranti og foreslår at det stilles slik delgaranti, jf. forslag til romertallsvedtak.

Veibruksavgift og bompenger

Som det går frem av Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet har Skatteetaten og Statens vegvesen gjennomført en konseptvalgutredning for fastsettelse og innkreving av veibruksavgift og bompenger. Utredningen er kvalitetssikret i henhold til statens prosjektmodell. Etter regjeringens vurdering er det ikke aktuelt å gå videre med dette arbeidet i form av et forprosjekt nå. Regjeringen legger opp til å arbeide videre med å videreutvikle bompengefinansieringen i tråd med Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

Nærmere om investeringsprogrammet

Investeringer på riksvei finansieres av statlige midler og ekstern finansiering, som består av



Figur 4.3 Transportkorridorene for riksveinettet

Kilde: Statens vegvesen

bompenger, forskudd fra kommuner og fylkeskommuner og tilskudd fra offentlige aktører og private. Til sammen legges det opp til 23,3 mrd. kr i statlige midler til riksveinvesteringer, inkl. bevilgningen til Nye Veier AS som hovedsakelig går til utbygging. Videre er det beregnet 15,2 mrd. kr i ekstern finansiering, som i sin helhet er bompenger.

Under redegjøres det for hovedtrekkene i prioriteringene innenfor den enkelte riksveiruten i 2025. Redegjørelsen omfatter både Statens vegvesens og Nye Veiers planlagte aktivitet.

For Statens vegvesen omtales alle prosjekter med vedtatt kostnadsramme. Terskelverdien for når en kostnadsramme for veiprojekter skal legges frem for Stortinget, ble hevet til 1 000 mill. kr

ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2022. Prosjekter mellom 500 mill. kr og 1 000 mill. kr omtales til de er avsluttet. I tillegg omtales prosjekter som gjennomføres som offentlig-privat samarbeid (OPS), der Stortinget har vedtatt øvre rammer for investering, drift og vedlikehold av prosjektet.

For Nye Veier omtales alle prosjekter over 1 000 mill. kr der Samferdselsdepartementet har inngått veiutbyggingsavtale med selskapet. Tidligere år har departementet som anslag for prosjektets kostnad oppgitt det beløpet selskapet kan inntektsføre i sitt resultatregnskap. For å få et bedre bilde av statens faktiske forpliktelser oppgis nå i stedet avtalt vederlag mellom Samferdselsdepartementet og selskapet.

For Statens vegvesens prosjekter med prognose for sluttkostnad over 1 000 mill. kr, men der det ennå ikke er lagt frem forslag om kostnadsramme for Stortinget, omtales utgifter til planlegging, grunnverv og forberedende arbeider der som anslåtte utgifter overstiger 25 mill. kr i budsjettåret. Gjennomføringen av slike tiltak kan gå ut over budsjettåret, jf. forslag til romertallsvedtak.

For Nye Veier omtales prosjekter der Samferdselsdepartementet har inngått veiutbyggingsavtale og der selskapet har anslått at utgifter til planlegging overstiger 25 mill. kr i budsjettåret.

For prosjekter med kostnadsramme vedtatt av Stortinget er Samferdselsdepartementet gitt fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammen i senere år. Økninger sammenliknet med tidligere rapportering skyldes pris- og valutakursjustering, med mindre annet er oppgitt.

Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø

E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo med tilknytninger Oslo–Svinesund/Kornsjø er 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. Korridoren går i et område som 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. I korridoren er det bygd ut sammenhengende firefelts vei mellom Oslo og riksgrensen ved Svinesund. Statens vegvesen har også oppgradert flere tunneler med stor trafikk på E6. Videre har etaten bygd

ny vei på rv. 110 mellom Simo og Ørebekk i Fredrikstad kommune som inngår i Bypakke Nedre Glomma.

Det er vanskelig å tilby effektiv transport for et voksende bo- og arbeidsmarked og legge til rette for et velfungerende transportsystem inn mot og gjennom Oslo. På veinettet er det problemer med kapasiteten inn mot Oslo og Lillestrøm og i Nedre Glomma-regionen. Korridoren har det laveste nivået drepte og hardt skadde per kjøretøykilometer, men det er fortsatt behov for trafikksikkerhetstiltak og større utbedringer på riksveier som er tilknyttet E6.

Det legges til rette for å forbedre fremkommeligheten på veinettet i korridoren, bl.a. ved utbedringstiltak på E6. Videre legges det opp til å videreføre enkelte gang- og sykkeltiltak, som en del av statens bidrag i byvekstavtalen for Oslo-området. Det legges også opp til å gjennomføre enkelte miljøtiltak. Innenfor Bypakke Nedre Glomma er det lagt til grunn bruk av bompenger til flere tiltak.

Det pågår bl.a. arbeid med reguleringsplan for prosjektet rv. 22 Glommakryssing i Lillestrøm kommune i Akershus.

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. Standarden på riksveinettet varierer. Det er de senere år gjennomført betydelige investeringer i korridoren.

Kommunedelplan for strekningen E16 Kløfta–Kongsvinger i Innlandet og Akershus har vært på høring.

E18 Riksgrensen/Ørje–Oslo

Det legges opp til å videreføre enkelte gang- og sykkeltiltak, bl.a. som en del av statens bidrag i byvekstavtalen for Oslo-området.

E16 Riksgrensen/Riksåsen–Hønefoss og rv. 350 Hønefoss–Hokksund med tilknytninger

Prosjektet E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Buskerud og Akershus videreføres finansiert med bompenger. I tillegg videreføres enkelte utbedringstiltak og trafikksikkerhetstiltak med statlige midler.

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E16	Eggemoen–Jevnaker–Olum, Buskerud og Akershus	4 361	3 908

E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Buskerud og Akershus

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet.

Det åpnet for trafikk i 2022. Arbeidene med lokalveinettet planlegges å bli ferdig i 2025, mot tidligere planlagt i 2023. Det har tatt lengre tid å utarbeide konkurransegrunnlag for de avsluttende entreprisene enn først antatt.

Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

Korridoren er en viktig transportåre for person- og godstransport. Bl.a. er E39 viktig 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 bedre fremkommelighet og redusert reisetid for både person- og godstransport. I tillegg har oppgraderinger økt trafikksikkerheten vesentlig.

Deler av riksveinettet har likevel ikke tilfredsstillende standard. Fremkommeligheten langs enkelte delstrekninger og i byområder blir påvirket av at veien stenges bl.a. på grunn av ulykker. I budsjettforslaget for 2025 prioriteres prosjekter som bidrar til å redusere denne sårbarheten.

Innenfor bevilgningsforslaget prioriteres det statlige midler og bompenger til forberedende arbeider og anleggsstart på prosjektet E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 i Akershus. Videre brukes bompenger til å videreføre utbyggingen av prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus.

Det settes av statlige midler og bompenger til å bygge ny E18/E39 på strekningen Gartnerløkka–Kolsdalen i Agder. Prosjektet bidrar til bedre fremkommelighet og til trygge og effektive knutepunkt for overgang mellom ulike transportmidler.

Nye Veier fortsetter utbyggingen av prosjektene E18 Langangen–Bamble i Telemark og E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest i Agder.

For prosjektet E39 Lyngdal vest–Ålgård i Agder og Rogaland planlegger Nye Veier formell oppstart av reguleringsplanarbeid for strekningen gjennom Eigersund og Bjerkreim kommuner i løpet av vinteren 2024/2025. Nøyaktig avgrensning av strekningen er foreløpig ikke avklart. Regule-

ringsplan for strekningen E39 Lyngdal vest–Kviensdal er behandlet i de respektive kommunene og har vært på offentlig ettersyn. Det legges opp til politisk sluttbehandling høsten 2024.

For å ivareta sikkerheten til nytt regjeringskvartal bygges Hammersborgtunnelen og deler av Vaterlandstunnelen på Ring 1 i Oslo kommune om. Prosjektet gjennomføres i regi av Statens vegvesen i nært samarbeid med Statsbygg, og det finansieres over Digitaliserings- og forvaltningsdepartementets budsjett, jf. omtale i Prop. 1 S (2024–2025) for Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet.

Det legges opp til å videreføre enkelte gang-, sykkel- og kollektivtiltak bl.a. som en del av statens bidrag i byvekstavtalene for Oslo-området og Nord-Jæren. Det settes av midler til videre arbeid på sykkelstamveien i Stavanger og Sandnes, se nærmere omtale under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Videre legges det til grunn statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av E39 Osli–Hove i Rogaland. Prosjektet inngår i Bypakke Nord-Jæren som er en del av byvekstavtalen for Nord-Jæren. Med bompenger fra bypakken legges det opp til sluttoppgjør og restarbeider for rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen (Transportkorridor vest) i Rogaland.

Det legges også til grunn bompenger fra Bypakke Nord-Jæren til å finansiere nødvendig grunnverv på prosjektet E39 Smiene–Harestad i Rogaland. Gjeldende reguleringsplan fra 2015 danner det juridiske grunnlaget for eiendomserverv, og grunnervet må gjennomføres i 2025.

Utbedringstiltak, bl.a. på strekningen rv. 41/rv. 45 Timenes–Kjevik i Agder, videreføres. Med tiltakene utbedres deler av veien mellom Kristiansand og Kjevik, med tilhørende gang- og sykkelvei på deler av strekningen. I tillegg videreføres enkelte punktvis trafiksikkerhetstiltak samt tiltak for fotgjengere og syklister. Det legges også opp til å videreføre enkelte fornyingstiltak.

Det pågår bl.a. arbeid med reguleringsplan på strekningen E134 Dagslett–kryss E18 i Akershus og Buskerud, og det vil pågå planarbeid på strekningen E18 Ramstadsletta–Slependen–Nesbru i Akershus med sikte på avslutning.

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E18	Lysaker–Ramstadsletta, Akershus	24 108	21 475
E134	Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2, Akershus	8 099	7 192
E18	Langangen–Bamble, Telemark ¹	9 036	
E18/E39	Gartnerløkka–Kolsdalen, Agder	6 124	5 426
E39	Kristiansand vest–Lyngdal vest, Agder ¹	32 177	
E39	Sørmarka–Smeaheia (Sykkelstamveien), Rogaland	1 606	1 361
Rv. 509	Sør-Tjora–Kontinentalvegen (Transportkorridor vest), Rogaland	966	874

¹ Avtalt vederlag mellom Nye Veier og Samferdselsdepartementet.

E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 38 S (2019–2020) *Utbygging og finansiering av E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus* og Innst. 393 S (2019–2020).

Strekningen Lysaker–Ramstadsletta i Bærum kommune er 4,4 km og er en del av E18 Vestkorridoren mellom Lysaker i Bærum og Drengsrud i Asker. Årsdøgntrafikken på strekningen er 80 000–95 000 kjøretøy. Dagens E18 har to ordinære kjørefelt og ett kollektivfelt i østlig retning mot Oslo. Mot vest har strekningen tre ordinære kjørefelt uten kollektivfelt.

Videre inngår en firefelts vei mellom Gjønnes og E18 samt ny forbindelse til Fornebu i Bærum kommune. Det planlegges i tillegg sammenhengende sykkelvei på hele strekningen. I prosjektet inngår også bygging av Lysaker kollektivterminal.

Riksveidelen 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 ved årsskiftet 2029/2030.

E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 i Akershus

Utbygging og finansiering av prosjektet ble behandlet i Stortinget våren 2024, jf. Prop. 88 S (2023–2024) *Utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus, kostnadsramme for rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane og forskotering vegsaker* og Innst. 333 S (2023–2024).

Utbyggingen omfatter et nytt tunneløp parallelt med det eksisterende og med tverrforbindelser mellom dem samt utvidelse fra to- til firefelts vei mellom Måna og Vassum med nye løp i Frogn-

og Vassumtunnelene. Prosjektet er totalt 14 km, hvorav tunnelen under Oslofjorden er 7,5 km.

Strekningen er del av en ytre ring rundt Oslo og tverrforbindelse mellom E6 og E18 med videre tilknytning til E134 mot Vestlandet. Prosjektet vil gi bedre fremkommelighet for trafikantene med en mer forutsigbar, trafikkisikker og trygg kryssing av Oslofjorden i eksisterende trasé for E134.

Det legges opp til anleggsstart i 2025, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2033.

E18 Langangen–Bamble i Telemark

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det gjennomføres av Nye Veier og er delvis bompengefinansiert, jf. 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).

Prosjektet forbedrer trafikkflyten gjennom Grenland og gir en tryggere vei med kortere reisetid. For delstrekningen Gjerstad–Bamble pågår reguleringsplanarbeid, og selskapet venter offentlig ettersyn i siste halvdel av 2024. For delstrekningen Tvedestrand–Gjerstad pågår planarbeid.

I 2025 fortsetter byggingen fra Langangen til Rugtvedt som omfatter 17 km ny firefelts vei med 110 km/t som fartsgrense. Arbeidet startet i 2021, og planlagt åpning er i 2026.

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Agder

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 95 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristi-*

ansandsregionen fase 2 i Agder og Innst. 320 S (2020–2021).

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, prioriterte løsninger for kollektivtrafikk og gjennomgående sykkelekspressvei. Eksisterende jernbanespor til industrien i Kolsdalen legges om. Ny bru over jernbaneanrådet tilpasses fremtidig sporplan, slik at prosjektet kan bygges uavhengig av den planlagte utbyggingen av jernbanestasjonen. Prosjektet legger til rette for å laste over gods fra sjø til bane, med bygging av to parallelle jernbanespor til Kristiansand ferjeterminal.

Anleggsarbeidene i hovedkontrakten startet opp i september 2024, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2028.

E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest i Agder

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det gjennomføres av Nye Veier og er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 89 S (2022–2023) *Endringer i utbyggingen og bompengeprognet for E39 Kristiansand vest–Røyskår i Agder fylke* og Innst. 384 S (2022–2023).

Strekningen er om lag 70 km og har delvis dårlig standard. Fremkommeligheten er dårlig, spesielt på vinterstid, og det har også vært mange alvorlige trafikkulykker. Strekningen er planlagt som firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t. De to delstrekningene mellom Kristiansand og Mandal åpnet i henholdsvis 2021 og 2022. Byggingen av delstrekningen Herdal–Røyskår i Lyngdal kommune startet i 2021 og planlegges åpnet i 2025.

Anleggsarbeidene på delstrekningen Mandal–Blørstad i Lindesnes kommune som er en del av delprosjektet Mandal–Herdal, er planlagt startet i 2025, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2027/2028.

Kommunene har vedtatt reguleringsplan for gjenværende delstrekninger mellom Mandal og Herdal.

E39 Sørmarka–Smeaheia (Sykkelstamveien) i Rogaland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det inngår i Bypakke Nord-Jæren, jf. Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland*

og Innst. 214 S (2016–2017). Prosjektet finansieres med statlige midler som en del av statens bidrag i byvekstavtalen for Nord-Jæren.

Deler av prosjektet ble åpnet for trafikk i 2020 og 2023, mens hele strekningen mellom Sørmarka og Smeaheia ble åpnet for trafikk i mai 2024, mot tidligere planlagt i 2021. I 2025 vil det pågå arbeid med sluttoppgjør.

Rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen (Transportkorridor vest) i Rogaland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det finansieres med bompenger fra 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).

2,5 km av dagens vei er utvidet fra to til fire kjørefelt. Det er bygd 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 Sola kommune.

Anleggsarbeidene startet i 2022, og prosjektet åpnet for trafikk i september 2024. Midlene i 2025 vil bli brukt til sluttoppgjør samt enkelte restarbeider.

Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

Korridoren binder sammen 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 byene langs strekningen. På flere strekninger er det lave hastigheter og flaskehals, noe som reduserer fremkommeligheten. Korridoren er også stedvis utsatt for flom og skred. Trafikken i korridoren er spesielt stor inn mot de store byområdene. Bil står for over 70 pst. av de lengre reisene.

Den betydelige satsingen på E39 mellom Stavanger og Trondheim de senere årene 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 trafiksikkerhetstiltak.

E39 Myrmel–Lunde, som omfattet utbedring og omlegging av 3,7 km smal og svingete vei i Sunnfjord kommune, åpnet for trafikk i februar 2024.

E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger

Det settes av midler i byvekstavtalen for Bergensområdet som vil gå til å videreføre pågående og starte opp enkelte nye kollektiv-, gang- og sykkeltiltak, jf. omtale under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Ulike utbedringstiltak videreføres som bl.a. tilpasninger av ferjekaier på E39 i Vestland og utbedring av flere tunneler på E39 og rv. 555. Også ulike tiltak for fotgjengere og syklistene samt enkelte trafikksikkerhetstiltak videreføres.

Videre legges det opp til å slutføre arbeidet med reguleringsplaner og forundersøkelser for

prosjektet E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast) i Vestland og kommunedelplaner for prosjektet E39 Bokn–Bømlafjorden i Vestland og Rogaland. Arbeidet med reguleringsplaner for prosjektet E39 Vågsbotn–Klauvaneset i Vestland videreføres også.

Rv. 9 fra Kristiansand til Haukeli har både en lokal og regional funksjon. Flere utbedrings- og trafikksikkerhetstiltak på strekningen videreføres bl.a. strekningsvise utbedringstiltak på rv. 9 i Setesdal i Agder på delstrekningen Byklestøy-lene–Hoslemo i Bykle kommune.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E39	Rogfast, Rogaland	34 020	28 259
E39	Svegatjørn–Rådal, Vestland	13 161	12 164
E39	Myrmel–Lunde, Vestland	797	712
Rv. 555	Damsgård- og Nygårdstunnelene, Vestland	1 043	947
Rv. 555	Sotrasambandet, Vestland ¹	29 005	

¹ Vedtatt øvre ramme for investeringer, drift og vedlikehold av OPS-prosjektet.

E39 Rogfast i Rogaland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 54 S (2020–2021) *Auka finansieringsbehov og revidert fremdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekne rammer for rv. 13 Ryfast i Rogaland* og Innst. 150 S (2020–2021).

Prosjektet omfatter bygging av en 26,7 km 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 om lag 1 km vei i dagen før den kobles på eksisterende E39. Dagens kryss ved Førsvik planlegges bygd om av hensyn til trafikksikkerheten. Anleggsarbeidene startet i 2018, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2033.

Tilknytning til eksisterende E39 i Randaberg skjer i Harestadkrysset som er en 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). Samferdselsdepartementet vil arbeide

videre med prosjektet E39 Smiene–Harestad for å sikre hensiktsmessig påkobling av Rogfast.

E39 Svegatjørn–Rådal i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det åpnet for trafikk i 2022, og midlene i 2025 vil bli brukt til sluttoppgjør samt enkelte restarbeider.

E39 Myrmel–Lunde i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det åpnet for trafikk i januar 2024, og midlene i 2025 vil bli brukt til enkelte restarbeider.

Rv. 555 Damsgårds- og Nygårdstunnelene i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet.

Prosjektet som ligger i Bergen kommune, omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnel-sikkerhetsforskriften og elektroforskriftene. Det var lagt opp til å gjennomføre utbedringene av de

to tunnelene i én entreprise, men manglende konkurranse har medført at utbedringene nå gjennomføres som separate kontrakter.

Anleggsstart i Damsgårdstunnelen var høsten 2023, og arbeidene ventes å være ferdig høsten 2026. Det legges opp til å starte oppgraderingen av Nygårdstunnelen når arbeidene i Damsgårdstunnelen er ferdig.

Rv. 555 Sotrasambandet i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert og med OPS (Offentlig-privat samarbeid) som kontraktsform, jf. Prop. 41 S (2017–2018) *Gjennomføring av rv. 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering* og Innst. 270 S (2017–2018).

Prosjektet omfatter 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. I prosjektet inngår ny firefelts bru på 0,9 km med separat gang- og sykkelvei og tre mindre bruer. Totalt er det planlagt å bygge 14 km gang- og sykkelveier, der 7,8 km bygges med høystandard og skille mellom syklist og fotgjenger.

Anleggsarbeidene startet i 2023, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2027.

Rv. 13 Skare–Sogndal i Vestland

Rv. 13 fra Skare til Sogndal er en strekning på i overkant av 220 km som binder sammen de regionale sentrene Odda, Voss og Sogndal. Strekningsen er viktig for regionalt næringsliv og turisme.

Det er gjennomført en helhetlig gjennomgang av strekningen rv. 13 Skare–Sogndal og identifisert omtrent 30 skredpunkter. Flere enn 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 punktvis skredsikringstiltak.

Det ble i 2023 inngått veiutbyggingsavtale mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier for strekningen rv. 13 Djupevik–Kviturtunnelen i Ullensvang kommune. Prosjektet er i hovedsak et rassikringsprosjekt og finansieres med statlige midler. Nye Veier planlegger oppstart av arbeidet i andre halvår 2024.

E39 Ålesund–Trondheim

Det prioriteres å videreføre utbyggingen av prosjektene E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Heim kommune i Trøndelag og E39 Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal. Det legges også opp til å videreføre enkelte utbedringstiltak.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E39	Lønset–Hjelset, Møre og Romsdal	1 956	1 748
E39	Betna–Vinjeøra–Stormyra, Trøndelag	3 402	3 234

E39 Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det åpnet for trafikk sommeren 2024, og midlene i 2025 vil bli brukt til slutttoppgjør og gjennomføring av enkelte restarbeider.

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Trøndelag

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet.

Det omfatter ombygging av tre delstrekninger på til sammen 28 km som korter inn E39 på strekningen i Heim kommune med 5 km, og veien legges utenom tettstedene Liabø og Vinjeøra i Heim

kommune. Strekningen bygges som tofelts vei, dels i eksisterende og dels i ny trasé.

Anleggsarbeidene startet i 2020, og hele prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2026 mot tidligere forutsatt i 2025. Delstrekningen Leirvika–Renndalen åpnet for trafikk i august 2022. Strekningen Betna–Hestnes ventes åpnet for trafikk i juni 2025, mens Stormyra–Staurset ventes åpnet for trafikk høsten 2026.

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 går bl.a. mellom landets to største byer. Veinettet i

korridoren har både en nasjonal og regional funksjon. Strekningene inn mot byene har mye trafikk, mens trafikkmengden over høyfjellet er langt lavere. Flere strekninger har mye tungtrafikk. En stor del av person- og næringstransporten i denne korridoren har 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 næringstransporten. Ny E16 over Filefjell er ferdig, og gjennom Valdres er det gjennomført betydelige investeringer, med skredsikring og utbedring av dagens vei.

Korridoren preges av lange transporttider, press inn mot byene, varierende veistandard, skredfare og perioder med stengte høyfjellsoverganger på vinterstid. I 2025 er det lagt opp til å prioritere prosjekter som bidrar til å redusere risiko for at veier stenges, bl.a. på grunn av værforhold eller ulykker.

E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger

Det prioriteres statlige midler til å videreføre de forberedende arbeidene og starte anleggsarbeidet

på prosjektene E134 Røldal–Seljestad i Vestland og rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland.

Videre prioriteres det midler til å videreføre utbedringen av eksisterende vei på en rekke strekninger bl.a. på rv. 41 rundt Vrådal i Telemark.

På strekningen er det stedvis problemer med trafikksikkerheten, og flere trafikksikkerhetstiltak videreføres. Tiltakene omfatter bl.a. utbedringer av terrenget langs veiene og utretting av kurver. Det er videre planlagt tiltak for fotgjengere og syklist.

Det er lagt til grunn statlige midler til restfinansiering av utbedringene av flere tunneler på E134 over Haukelifjell i kommunene Vinje i Telemark og Ullensvang i Vestland.

Videre legges det til grunn bompenger til å videreføre prosjektet Tveit–Mørkeli på E134 i Rogaland. Prosjektet er en del av Haugalandspakken, jf. Prop. 123 S (2022–2023) *Revidert finansieringsopplegg på Haugalandet i Rogaland og Vestland fylkeskommuner (Haugalandspakken)* og Innst. 495 S (2022–2023).

Statens vegvesen planlegger å videreføre enkelte trafikksikkerhetstiltak på rv. 7 mellom Svenkerud og Ustaoset i Buskerud.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E134	Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonattunnelene, Telemark og Vestland	1 099	997
E134	Røldal–Seljestad, Vestland	5 015	4 160
Rv. 13	Ryfast, Rogaland	11 952	11 795
Rv. 13	Lovraeidet–Rødsliane, Rogaland	1 607	1 248

E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonattunnelene i Telemark og Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet.

Det omfattes en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften og elektroforskriftene. Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2023, og midlene i 2025 vil bli brukt til sluttoppgjør samt enkelte restarbeider.

E134 Røldal–Seljestad i Vestland

Prosjektet er forutsatt delvis bompengefinansiert og sist omtalt i Prop. 44 S (2023–2024) *Utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad i Vestland*

og kostnadsramme for E6 Megården–Sommerset i Nordland, jf. Innst. 249 S (2023–2024).

E134 er en av hovedfartsårene mellom øst og vest i Sør-Norge. Veien over Haukelifjell, fra Vågsli i Telemark til Seljestad i Vestland har i dag lav standard. Tunnelene på strekningen er lave og smale, og veien er mange steder svært smal, svingete og har bratte stigninger. Prosjektet vil bl.a. gi bedre fremkommelighet og tryggere vei, særlig på vinterstid.

Prosjektet omfatter en tunnel på 12,7 km fra Røldal til Seljestad i Ullensvang kommune. I tillegg inngår bygging av 1,3 km ny vei i dagen, nytt veikryss på Seljestad og på Liamyrane. Det skal bygges et deponi på Seljestad, og i området på Liamyrane skal det fylles ut for nytt veikryss og

nye næringsarealer. Videre skal det bygges oppstillingsplass og areal for fremtidig vektstasjon.

Anleggsarbeidene ventes startet våren 2025, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2032.

Rv. 13 Ryfast i Rogaland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det vises også til anmodningsvedtak nr. 725 av 6. juni 2024 i kapittel 2.2 i Del I. Prosjektet er finansiert med statlige midler, lokale tilskudd og bompenger.

Ryfylketunnelen ble åpnet for trafikk i 2019, mens Hundvågtunnelen ble åpnet for trafikk i 2020. Midlene i 2025 vil bli brukt til restarbeider, i hovedsak til å utbedre Hølleslitunnelen på fv. 523 i Strand kommune.

Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland

Kostnadsrammen ble vedtatt av Stortinget våren 2024, jf. Prop. 88 S (2023–2024) *Utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus, kostnadsramme for rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane og forskotering vegsaker*, og Innst. 333 S (2023–2024).

Prosjektet omfatter skredsikring av strekningen i Suldal kommune med bygging av en tunnel på om lag 3 km, 1,2 km vei i dagen og 0,3 km med sideveier. I forbindelse med krysset i Lovraeidet

bygges det også en kollektivterminal, og ved krysset og tunnelpåhugg skal det bygges en stor veifylling med støttefylling.

Anleggsarbeidene ventes startet i 2025. Prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2028.

E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger

Utbyggingen av E16 på strekningen Bjørum–Skaret i kommunene Bærum i Akershus og Hole i Buskerud videreføres. Denne strekningen vil gi en raskere og mer forutsigbar forbindelse mellom Oslo og Ringerike, vestlige deler av Innlandet og Vestlandet.

Det prioriteres midler til å videreføre enkelte trafikksikkerhets- og skredsikringstiltak. Videre legges det opp til å videreføre arbeidene med utbedringer av E16 i Valdres, på delstrekningen Lomen–Hausåker.

Videre prioriteres det midler for å legge til rette for prosjektstart på Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i Vestland. Arbeidene med å utbedre en rekke tunneler på E16 videreføres, slik at disse tilfredsstillir krav i tunnelsikkerhetsforskriften. Det settes bl.a. av midler til å videreføre arbeidene med å forberede for oppstart av utbedringen av Lærdalstunnelen. Utbedringsarbeidene i Dalevåg-, Dalseid-, Trollkone-, Hernes- og Hyvingtunnelene i Vestland videreføres.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E16	Bjørum–Skaret, Akershus og Buskerud	6 882	6 327
E16	Lærdalstunnelen, Vestland	2 957	2 669
E16	Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, Vestland	-	39 561 ¹
E16	Dalevåg-, Dalseid-, Trollkone-, Hernes- og Hyvingstunnelen, Vestland	1 272	1 089

¹ Foreløpig prognose

E16 Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det 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 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 Bukkesteins-høgda i Bærum kommune.

Anleggsarbeidene startet i 2021. Prosjektet er planlagt åpnet for trafikk høsten 2025.

E16 Lærdalstunnelen i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet.

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.

For å sikre en trygg og effektiv gjennomføring av utbedringsarbeidene er det nødvendig å stenge tunnelen for trafikk deler av døgnet. Det legges imidlertid opp til å gjennomføre tilnærmet normal trafikk på dagtid i hele anleggsperioden. I tillegg legges det opp til at tunnelen kan være åpen hele døgnet ved kritiske behov.

Det ventes at enkelte forberedende arbeider kan starte i 2025, mens arbeidene i tunnelen kan starte i 2026, mot tidligere planlagt i 2025. Prosjektet er ventet å være ferdig i 2031.

Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet.

Det skal løse dagens utfordringer med kapasitet, skredfare og trafikksikkerhet ved å bygge nye traseer for både vei og jernbane. Prosjektet er planlagt gjennomført som et fellesprosjekt mellom Statens vegvesen og Bane NOR SF, med delvis bompengefinansiering av veidelen.

Prosjektet innebærer ny vei og bane i et felles tunnelsystem med gjensidig rømningsvei. E16 planlegges med firefelts motorvei mellom Arna og Trengereid med fartsgrense 90 km/t og tofelts vei mellom Trengereid og Helle ved Stanghelle med fartsgrense 80 km/t. Dagsoner er planlagt med nytt kryss på Trengereid og i Tolåsen på Vaksdal samt tilkobling til eksisterende E16 med nytt kryss i Arnadalen og på Helle. Det er planlagt dobbeltsporet jernbane med dimensjonerende hastighet på 200 km/t, nye stasjoner på Vaksdal og Stanghelle samt tilkobling til eksisterende bane på Arna stasjon og nord for Dalevågen på Stanghelle.

Statlig reguleringsplan ble vedtatt i 2022. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Nå arbeides det med endelig modell for styring, organisering og finansiering av prosjektet.

Med budsjettforslaget er det lagt opp til prosjektstart i 2025. For å sikre raskest mulig fremdrift i prosjektet er det som en del av de forberedende arbeidene prioritert midler til å sette i gang

en prosess med å anskaffe en rådgivningskontrakt til prosjektering og arbeid med konkurransegrunnlag for den første av de store entreprisene tidlig i 2025. Det er også prioritert midler til å starte anskaffelsesprosessen for berg- og skredsikring tidlig i 2025 slik at dette kan starte i 2025. Oppstart av prosjektet forutsetter Stortingets vedtak om kostnadsramme og delvis bompengefinansiering. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om dette så raskt som mulig.

Det er ventet anleggsstart på den første av de store entreprisene i 2026, som omfatter bygging av felles tunnel for vei og jernbane mellom Trengereid og Vaksdal. Prosjektet er ventet åpnet for trafikk i 2036.

E16 Dalevåg-, Dalseid-, Trollkone-, Hernes- og Hyvingstunnelene i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet.

Det omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften og elektroforskriftene. Tunnelene på E16 i kommunene Vaksdal og Voss har en samlet lengde på om lag 6 km.

Arbeidene startet sommeren 2022, og tunnelutbedringene ventes ferdige i 2025.

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 Nordvestlandet. Den har en viktig nasjonal funksjon, med koblinger til store nasjonale terminaler, som havnene i Oslo og Trondheim, Alnabruterminalen i Oslo og Oslo lufthavn, Gardermoen. E6 gjennom Gudbrandsdalen og rv. 3 gjennom Østerdalen er to alternative ruter mellom Oslo og Trondheim. Det er mye pendling i korridoren, spesielt inn mot Oslo-området. Veitransport er den dominerende transportformen for gods, og målt i 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.

Fremkommeligheten inn mot større byområder er dårlig. Flere av byene har et mål om nullvekst i personbiltrafikken ved å legge til rette for myke trafikanter og sørge for et godt kollektivtilbud. Enkelte høyfjellstrekninger har dårlig fremkommelighet på vinterstid. Flere steder er utsatt for flom og skred, og det er lange omkjøringsveier.

De senere årene er det investert betydelige beløp i korridoren f.eks. utbygging av flere delstrekninger på E6 i Gudbrandsdalen og fra Gardermoen til Moelv samt rv. 3 på strekningen Løten–Elverum.

Nye Veier jobber videre med å planlegge E6 Øyer–Otta i Innlandet og har foreslått en nedskalert løsning med mer gjenbruk av eksisterende vei, noe som gir betydelige reduksjoner i klimagassutslipp, arealbeslag og kostnader.

E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger

Prosjektet rv. 4 Roa–Gran grense, inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Inn-

landet og Akershus, videreføres. For rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag settes det av midler til restarbeider og refusjon av forskutterte midler.

Det settes av statlige midler i gjeldende byvekst-avtaler til flere tiltak i Oslo-området og i Trondheims-området, jf. omtale under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak. Midlene brukes til å videreføre og starte opp nye kollektiv-, gang- og sykkeltiltak.

Enkelte utbedringstiltak som forbedrer fremkommeligheten på strekningen, videreføres. I tillegg videreføres enkelte mindre trafikksikkerhets- og støyttiltak.

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Moelv–Øyer, Innlandet ¹	17 545	
E6	Nedgård (Ulsberg)–Melhus, Trøndelag ¹	22 823	
Rv. 706	Nydalsbrua med tilknytninger, Trøndelag	1 902	1 879
Rv. 4	Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken, Innlandet og Akershus	2 948	2 243

¹ Avtalt vederlag mellom Nye Veier og Samferdselsdepartementet.

E6 Moelv–Øyer i Innlandet

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det gjennomføres av Nye Veier og 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* og Innst. 412 S (2018–2019).

Det skal bygges 43 km firefelts motorvei med fartsgrense på 110 km/t. Prosjektet skal bidra til økt trafikksikkerhet, bedre fremkommelighet og stimulere til vekst og utvikling i Innlandet og tilgrensende regioner.

Nye Veier har inngått kontrakt med entreprenør for å utvikle og regulere E6 Roterud–Storhove. Store deler av dagens trasé blir gjenbrukt for å redusere utslipp og naturinngrep. Lågendeltaet naturreservat er redusert med 27 dekar for å legge til rette for utbyggingen i tråd med vedtatt reguleringsplan og kompensert med å verne om lag 800 dekar areal. Det er også vedtatt andre miljøforbedrende tiltak for å redusere belastningen

på verneområdet og for verneverdier i og ved Lågendeltaet.

Arbeidet på delstrekningen E6 Storhove–Øyer startet i 2023 og ventes ferdig innen utgangen av 2026. Nye Veier har foreløpig anslått byggestart for E6 Roterud–Storhove til andre halvår 2024 eller 2025.

E6 Nedgård (Ulsberg)–Melhus i Trøndelag

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det gjennomføres av Nye Veier og er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 82 S (2018–2019) *Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ulsberg–Melhus i kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus i Trøndelag* og Innst. 309 S (2018–2019).

Samferdselsdepartementet og Nye Veier inngikk i 2021 en avtale om å forlenge prosjektet til Nedgård. Delstrekningen Kvål–Melhus åpnet i 2022. Tidspunkt for utbygging av øvrige delstrekninger er ikke fastsatt. Reguleringsplaner for Ulsberg–Berkåk og Gyllan–Kvål ble vedtatt i henholdsvis 2019 og 2024.

På delstrekningen E6 Berkåk–Vindåsliene skal det hovedsakelig bygges firefelts motorvei med fartsgrense på 110 km/t. Arbeidet på den om lag 15 km lange strekningen startet i 2024. Nye Veier venter at strekningen åpner for trafikk i 2027.

Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger i Trøndelag

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det ble åpnet for trafikk i oktober 2023. Midlene i 2025 vil bli brukt til å refundere midler forskuttert med bompenger fra Miljøpakke Trondheim og enkelte restarbeider bl.a. på Sluppen gang- og sykkelbru.

Rv. 4 Roa–Gran grense, inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken, i Innlandet og Akershus

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det 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 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 bygges 3,8 km trefelts vei med midtrekkverk på delstrekningen Jaren–Amundrud. På strekningen Almenningsdelet–Lygnebakken omfatter arbeidene utbedring og breddeutviding av om lag 5 km av eksisterende vei.

Anleggsarbeidene startet i 2021. Delstrekningen Jaren–Amundrud åpnet for trafikk i 2022, og strekningen Roa–Gran grense åpnet for trafikk i 2023. Hele prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2025.

Rv. 3 Kolomoen–Ulsberg med tilknytninger

Det videreføres enkelte utbedringstiltak langs rv. 3 i Østerdalen, fra Evenstad til Imsroa og fra Tunna bru til Lonåsen.

Rv. 15 Otta–Måløy i Innlandet og Vestland

Det videreføres enkelte utbedringstiltak for å bidra til økt fremkommelighet på strekningen.

E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger

Prosjektet E136 Breivika–Lerstad i Ålesund videreføres. I tillegg videreføres enkelte mindre utbedringstiltak og tiltak for fotgjengere og syklistere.

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E136	Breivika–Lerstad, Møre og Romsdal	3 184	2 784

E136 Breivika–Lerstad i Møre og Romsdal

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 201 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal* og Innst. 654 S (2020–2021).

Prosjektet omfatter bygging av 3 km ny firefelts vei i tunnel fra Breivika til Lerstad i Ålesund. I tillegg bygges et nytt toplanskryss. Prosjektet skal redusere miljøbelastningen og barrierevirkningen for bydelen Lerstad der eksisterende fv. 534 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 fotgjengere og syklistere. Det gir bedre fremkommelighet, redusert reisetid og færre ulykker, og den nye veien får en standard som er tilpasset transportveksten.

Anleggsarbeidene startet i 2022, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2027.

E136 Dombås–Vestnes i Innlandet og Møre og Romsdal

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet.

Nye Veier har ansvaret for den 150 km lange strekningen fra Dombås sentrum, via Lesja og gjennom Romsdalen til Åndalsnes, og videre vestover til E39 på Vestnes. Deler av strekningen har

dårlig standard med krappe svinger, mange kryss og avkjørsler. Strekningen har dårlig fremkommelighet på vinterstid. Selskapet har jobbet med en helhetlig plan for utbedring på strekningen.

Selskapet inngikk i 2023 en veiutbyggingsavtale med Samferdselsdepartementet om utbedringer gjennom Veblungsnes og på strekningen E136 Stuguflåten–Raustøl. Arbeidet starter i 2025.

Rv. 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger

Det er lagt opp til å videreføre arbeidene med Elverhøy bru på utbedringsstrekningen på rv. 70 samt enkelte trafikksikkerhetstiltak.

Korridor 7 Trondheim–Bodø med armer til svenskegrensen

Korridoren strekker seg fra Trondheim til Bodø og er viktig 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 er i områdene rundt Trondheim og Bodø og inn mot disse byene. De fleste reiser med bil.

Korridoren preges av høye transportkostnader for gods, lange reisetider og kapasitet med tidvis mye kø inn mot Trondheim og Bodø. Sikkerheten er ikke tilfredsstillende i tunneler på E6 mellom Trondheim og Stjørdal. Mellom byene er det lange avstander og transporttider, med til dels lav veistandard og manglende og dårlige omkjø-

ringsmuligheter. Deler av strekningen mellom Steinkjer og Fauske er smal og svingete, noe som er spesielt vanskelig for tungtransporten. Det er risiko for at veien kan bli stengt, både på grunn av været og ulykker. Deler av veinettet med lite trafikk har en stor andel tungtrafikk. Flere lengre strekninger er utsatt for skred, flom og vinterstenging.

E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger

Lengre strekninger på E6 Helgeland har blitt utbedret, og det er gjennomført flere tiltak på rv. 80 ut mot Bodø.

I 2025 videreføres tiltak 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 2025. Det arbeides også videre med utbedringstiltak og med ny trasé der det er nødvendig på E6 Fjerdingen–Grøndalselv i kommunene Grong og Namsskogan i Trøndelag. Arbeidene med utbedringer av strekningene Trøndelag grense–Majahaugen og Flyum–Lille Majavatn på E6 og Sandvika–Sagelva på rv. 80 mellom Fauske og Bodø i Nordland videreføres.

Det videreføres også enkelte tiltak for gående og syklende. I tillegg er det lagt til grunn bompenger til en rekke tiltak som en del av Bypakke Bodø.

		Mill. kr	
		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Ranheim–Åsen, Trøndelag ¹	18 297	
E6	Helgeland sør, Nordland	7 819	7 737

¹ Avtalt vederlag mellom Nye Veier og Samferdselsdepartementet.

E6 Ranheim–Åsen i Trøndelag

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det gjennomføres av Nye Veier og 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* og Innst. 298 S (2017–2018).

Prosjektet er delt inn i delstrekningene Ranheim–Værnes og Kvithammar–Åsen.

Delstrekningen Ranheim–Værnes omfatter utvidelse av 23 km vei til fire felt på mesteparten av strekningen mellom Trondheim og Stjørdal, noe som bidrar til redusert og mer forutsigbar reisetid mellom Trondheim og Værnes.

Prosjektet er forsinket. Arbeidene startet opp i 2020, men Nye Veier og totalentreprenøren avsluttet samarbeidet i 2023 bl.a. på grunn av vanskelig-

ere grunnforhold enn antatt. Ny totalentreprenør for strekningen Ranheim–Sveberg kom på plass i 2024. Selskapet venter at strekningen åpnes for trafikk i 2027.

For strekningen Sveberg–Værnes er det inngått kontrakt om bygging av sørgående kjørefelt av Hommelvikbrua. Denne ventes å være ferdig ved utgangen av 2025. Tidspunkt for utbygging av resten av strekningen Sveberg–Værnes er ikke avgjort.

På den 19 km lange delstrekningen Kvithamar–Åsen bygges det firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t som ventes åpnet i 2026/2027.

E6 Helgeland sør i Nordland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det 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 kommuner (E6 Helgeland sør) i Nordland* og Innst. 32 S (2015–2016).

Prosjektet består av to delprosjekter, en med veiutviklingskontrakt, inkl. drift og vedlikehold, og en for bygging av ny vei på strekningen Kapskarmo–Brattåsen–Lien i Grane kommune, der drift og vedlikehold ikke inngår.

Prosjektet Kapskarmo–Brattåsen–Lien omfatter omlegging av E6 i ny trasé vest for tettstedet Trofors i 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.

Delstrekningen Kapskarmo–Brattåsen–Svenningelva ble åpnet for trafikk i 2019. På delstrekningen Svenningelva–Lien startet anleggsarbeidene i 2021, og det er planlagt åpnet for trafikk høsten 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 i Norge mellom Bodø og Kirkenes. 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.

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 og fremkommelighet. Flere strekninger mangler gode omkjøringsmuligheter. På E6, E10 Riksgrensen (Sverige)/Bjørnfjell–Å i Lofoten, E8 Riksgrensen (Finland)/Skibotn–Tromsø og E45 Riksgrensen (Finland)/Geådgejavri–Alta er det flere flaskehals for tungtransporten som smal vei, krappe svinger og stigninger. 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.

I 2025 videreføres tiltak 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 har gitt betydelig redusert reisetid til og fra Narvik mot Vesterålen/Lofoten og Tromsø.

Ruten har flere skredutsatte strekninger bl.a. langs E10 i Lofoten og E6 nord for Tysfjorden.

Vekst i reiselivsnæringen gir tidvis problemer med fremkommeligheten på de mest besøkte reisesmålene og -rutene, spesielt i Lofoten og Vesterålen.

Det prioriteres midler til å videreføre de forbedende arbeidene og anleggsstart på prosjektet E6 Megården–Sommerset i Nordland. Videre settes det av midler til å videreføre arbeidene på prosjektet E8 Sørbotn–Laukslett i Troms.

I tillegg videreføres utbedringstiltak bl.a. av Kjerringstraumen bru på E6 i Narvik kommune. Det videreføres også enkelte tiltak for fotgjengere og syklistene og enkelte fornyingstiltak.

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Megården–Sommerset, Nordland	7 416	6 068
E8	Sørbotn–Laukslett, Troms	3 997	3 716
E10/rv. 85	Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt, Nordland og Troms ¹	24 420	

¹ Vedtatt øvre ramme for investeringer, drift og vedlikehold av OPS-prosjektet.

E6 Megården–Sommerset i Nordland

Kostnadsrammen ble vedtatt av Stortinget våren 2024, jf. Prop. 44 S (2023–2024) *Utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad i Vestland og kostnadsramme for E6 Megården–Sommerset i Nordland* og Innst. 249 S (2023–2024).

Prosjektet E6 Megården–Mørsvikbotn omfatter de tre delstrekningene Megården–Sommerset, Sommerset–Tverrdalen (Leirfjordbrua) og Tverrdalen–Mørsvikbotn. Det skal bidra til et transportsystem som fremmer regional utvikling i landsdelen og regionen, gir gode vekstvilkår for nordområdenes næringsliv og oppfyller kravene i tunnelsikkerhetsforskriften.

Prosjektet Megården–Sommerset omfatter bygging av 21,4 km tofelts vei med fartsgrense 90 km/t i Sørfold kommune. Når det er ferdig, vil det korte inn dagens E6 med om lag 5,9 km. Seks av tunnelene på dagens E6, som ikke innfrir kravene i tunnelsikkerhetsforskriften, erstattes av tre nye tunneler med en total lengde på 13,8 km. Det skal også bygges to større bruer, bl.a. en bru på 550 meter over Tørrfjorden. Reisetiden på strekningen blir redusert med om lag ti minutter.

Anleggsarbeidene ventes startet våren 2025, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2031.

E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert og bygges med OPS (Offentlig-privat samarbeid) 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 omfatter bygging av til sammen 82 km vei i Tjeldsund, Kvæfjord, Sortland og Harstad kommuner. 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 samt utbedring av dagens E10 mellom Fiskfjord og Kåringen. E10 fra Tjeldsund bru til Gullesfjordbotn er en del av forbindelsen mellom Lofoten/Vesterålen og E6 og blir kortet inn med om lag 30 km.

Anleggsarbeidene startet sommeren 2023, og hele prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2028, mot tidligere forutsatt 2029. Statens vegvesen legger opp til at delstrekninger kan åpnes for trafikk tidligere.

E8 Sørbotn–Laukslett i Troms

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet.

Det omfatter bygging av 9,7 km tofelts vei i Tromsø kommune, med midtrekkverk og forbi-kjøringsfelt. Dette reduserer 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 våren 2022, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2027, mot tidligere planlagt høsten 2025.

E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger

I 2025 videreføres arbeidene med å utbedre strekningen Mollstrand–Grøtnes på rv. 94 i Finnmark.

Det prioriteres også midler til å videreføre arbeidene med å utbedre flere bruer på E6.

Videre prioriteres det midler til å starte forbedende arbeider og legge opp til prosjektstart på E45 Kløfta i Finnmark.

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E45	Kløfta, Finnmark ¹	-	1 780

¹ Foreløpig prognose.

E45 Kløfta i Finnmark

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*.

Strekningen er skredutsatt, og partiet ved Kløfta er også en flaskehals for tungtrafikken mellom Finnmark og utlandet vinterstid. Dagens vei har også stedvis dårlig standard. Prosjektet er på 7,6 km og består av en tunnel på 4,2 km, 3,2 km vei i dagen samt en bru på 150 meter. Prosjektet vil gi en sikker, forutsigbar og god helårsvei.

Med budsjettforslaget er det lagt opp til prosjektstart i 2025. Oppstart forutsetter Stortingets tilslutning til et forslag om kostnadsramme. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget når det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2). Det er ventet at anskaffelsesprosessen og forberedende arbeider vil starte opp i 2025, med sikte på anleggsstart i 2026. Som en del av de forberedende arbeidene vil det bl.a. bli lagt strøm til prosjektet.

Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2029.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025	Endring i pst.
1330	Særskilte transporttiltak	1 400 984	1 769 400	1 811 200	2,4
1332	Transport i byområder mv.	5 261 305	6 479 400	6 912 000	6,7
	Sum kategori 21.40	6 662 289	8 248 800	8 723 200	5,8

Inntekter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025	Endring i pst.
4330	Særskilte transporttiltak	20 427	21 300	22 100	3,8
4331	Infrastrukturfond	100 000 000			0,0
	Sum kategori 21.40	100 020 427	21 300	22 100	3,8

Programkategorien omfatter ordninger knyttet til kollektivtransport. Det foreslås bevilget 8 723,2 mill. kr.

Inntektene omfatter gebyrinntekt fra aktører som driver rutegående persontransport mot vederlag for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering.

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 (Entur). Det foreslås bevilget

350,6 mill. kr til utvidet TT-ordning, 1 228,4 mill. kr til kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes, 172,6 mill. kr til nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering og 37,5 mill. kr til tilskudd til tettete samarbeid om data. Til kjøp av gebyrfinansierte tjenester fra Entur foreslås 22,1 mill. kr.

Kap. 1332 Transport i byområder omfatter bevilgninger til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter og tilskudd til byområder. Det foreslås 2 365 mill. kr til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter og 4 547 mill. kr til tilskudd i byområder.

Nærmere om budsjettforslaget**Kap. 1330 Særskilte transporttiltak**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025
60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	300 389	337 400	350 600
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	960 263	1 240 300	1 228 400
76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	89 505	138 100	172 600
77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	20 427	21 300	22 100
78	Tettere samarbeid om data	30 400	32 300	37 500
	Sum kap. 1330	1 400 984	1 769 400	1 811 200

Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov

Det foreslås bevilget 350,6 mill. kr.

Med bevilgningsforslaget videreføres den utvidede TT-ordningen for fylkeskommunene/områdene som nå er omfattet. Områdene som ikke dekkes av dagens ordning, er tidligere Vest-Agder samt Akershus, Oslo og Rogaland.

Fylkeskommunene har ansvaret for tilrettelagt transport for personer med nedsatt funksjonsevne (TT-ordningen) som en del av ansvaret for den lokale kollektivtransporten. Det totale antallet brukere har variert mellom 105 000–115 000 de siste årene.

Den utvidede TT-ordningen for brukere med særskilte behov er ment brukt til fritidsreiser og er en statlig toppfinansieringsordning som med dagens retningslinjer tilbyr 200 enkeltreiser i året til slike brukere, definert som rullestolbrukere, blinde og svaksynte. Ved utgangen av 2023 var om lag 15 000 brukere omfattet av ordningen. I likhet med det ordinære kollektivtilbudet er det store variasjoner i TT-tilbudet fra fylke til fylke.

Oslo Economics evaluerte tilskuddsordningen i 2022. I evalueringen ble det pekt på at ordningen ikke behandler brukergrupper eller fylkeskommuner likt, og det anbefales at retningslinjene for den utvidede TT-ordningen oppdateres for å gi økt grad av likebehandling. Samferdselsdepartementet har i 2024 utarbeidet forslag til nye retningslinjer og fordelingsnøkkel for utbetaling av tilskudd til fylkeskommunene. Formålet er at ordningen

blir landsdekkende, ikke diskriminerer blant brukergrupper, og at forvaltningen av ordningen forenkles. Dette er i tråd med intensjonen bak Stortingets vedtak ved behandlingen av Prop. 1 S (2011–2012) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2011–2012) samt Innst. 13 S (2015–2016). Berørte parter har vært involvert i prosessen.

Den utvidede TT-ordningen betyr mye for mange, og når det gjennomføres endringer er det viktig at disse står seg over tid. For å sikre en langsiktig løsning vurderer departementet fortsatt forslaget. I 2025 videreføres dagens ordning.

Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes

Det foreslås bevilget 1 228,4 mill. kr.

Formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester er å sikre et daglig transporttilbud 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 avtaler om sjøtransporttjenester for Bergen–Kirkenes for perioden 2021–2030. To av avtalene er inngått med Hurtigruten Coastal AS for henholdsvis fire og tre skip og en avtale med Havila Kystruten AS for fire skip. Avtalene omfatter også klima- og miljøkrav som sikrer at CO₂-utslippene fra skipene som betjener

ruten, blir betydelig lavere enn i forrige kontraktperiode.

Foreslått bevilgning fordeles med 877 mill. kr til Hurtigruten Coastal og 351,3 mill. kr til Havila Kystruten i henhold til de inngåtte avtalene. Statistisk sentralbyrås kostnadsindeks for innenriks sjøfart brukes til å regulere det årlige vederlaget til operatørene. I henhold til indeksen reduseres vederlaget til Havila fra 2024 til 2025.

Trafikken med kystruten Bergen–Kirkenes målt i antall distansereisende var 125 817 i 2023, som er en liten økning fra 2022. Driften på kystruten har siden oppstart av kontrakten vært preget av koronapandemien og forsinket levering av Havila Kystrutens fire nybygde skip, men fra og med 23. august 2023 seilte rederiet med full kapasitet.

Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering

Det foreslås bevilget 172,6 mill. kr, som er en økning på 25 pst. fra saldert budsjett 2024.

De reisende må oppleve jernbane- og kollektivtilbudet som et høykvalitets transporttilbud der som dette skal kunne konkurrere med privatbilen. Det må være enkelt å få oversikt over rutetider, stasjoner og bytter, og det må være lett å reise sømløst på tvers av operatører og transportformer. For å legge til rette for dette er Entur et viktig verktøy for staten. Den økte bevilgningen på posten skal gå til å videreutvikle og drifte Enturs digitale løsninger.

Selskapet samler inn data om rutetider, holdeplasser, priser og sanntidsinformasjon om jernbane- og kollektivtransporten på en åpent tilgjengelig plattform og tilbyr grunnleggende tjenester innen reiseplanlegging og billettering. Bevilgningen på posten dekker statens andel av utgifter til felles billetteringstjenester.

I tillegg til tradisjonell kollektivtransport inkluderer mobilitetsmarkedet også ulike former for delingsmobilitet som f.eks. sparkesykler eller debiler. Mobilitetsmarkedet står i dag overfor flere forandringer bl.a. endringer i reisemønster og behov for større billettflexibilitet etter koronapandemien, overgang til større grad av dynamiske rutetider og priser samt økte forventninger hos de reisende til trafikkinformasjonen om bl.a. forsinkelser, muligheten for sømløs dør-til-dør-mobilitet gjennom sanntidsinformasjon om tilgjengelige sparkesykler, andre former for delingsmobilitet og klimagassutslipp. Disse endringene krever mer av Enturs digitale løsninger, som må videreutvikles for å inkludere oppdatert og tilgjengelig

informasjon til de reisende om mobilitetstilbudet i ulike deler av landet.

Bevilgningsforslaget følger opp regjeringens strategi i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* om en digital satsing på mer sømløse reiser og bedre bruk av data. Målet er at de reisende skal få en enklere og mer sømløs reisehverdag, og at aktørene i transportsektoren skal få bedre data som grunnlag for å styre trafikk, utnytte kapasitet, håndtere avvik og forbedre sin transportplanlegging. Entur skal settes i stand til å håndtere endringer i mobilitetsmarkedet bl.a. gjennom integrasjon av nye digitale tjenester, tilrettelegging for å utvide nasjonal salgspattform til å omfatte nye transportformer samt utvikle en tjeneste for standardisert beregning av CO₂-utslipp. Sistnevnte tjeneste kan gi mulighet til å vise CO₂-utslipp ved valg av reiserute og transportform i den nasjonale reiseplanleggeren, som grunnlag for bedre informerte reisevalg hos de kollektivreisende.

I 2023 inkluderte Enturs app billetter fra flere fylkeskommunale kollektivselskaper enn tidligere, og selskapet la til rette for salg av billetter for Flybussen på fem ulike strekninger. Ved utgangen av 2023 kunne selskapet tilby billetter til over 90 pst. av kollektivreisene som gjennomføres i løpet av ett år, og reiseplanleggeren hadde i løpet av året over 31 millioner reisesøk. Selskapet gjennomførte i 2023 også tiltak for å kunne selge billetter med økt innslag av dynamisk prising hos kollektivaktørene.

Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS

Det foreslås bevilget 22,1 mill. kr.

Bevilgningen dekker Enturs utgifter for fylkeskommuners og transportoperatørers tilknytning til og bruk av felles elektroniske støttesystemer for billettsalg. Utgiftene finansieres ved at fylkeskommuner og transportoperatører betaler gebyr tilsvarende bevilgningen på posten, jf. kap. 4330 Særskilte transporttiltak, post 01 Gebyrer. Gebyret fastsettes etter hvilke tjenester som defineres som grunntjenester i elektronisk billettering, og det gjelder for aktører som driver rutegående persontransport og som bruker systemene. Hvilke tjenester dette gjelder og prisingen av dem, beslutes etter dialog mellom Jernbanedirektoratet og fylkene og transportselskapene. Jernbanedirektoratet administrerer gebyrordningen og innholdet i den samt fordelingen av gebyret mellom aktørene. Gebyret skal være kostnadsdekkende. Jernbanedirektoratet fastsetter nasjonale retningslinjer for elektroniske billettsystemer i

samarbeid med aktørene og bestiller de grunnleggende tjenestene som trengs fra Entur.

Post 78 Tettere samarbeid om data

Det foreslås bevilget 37,5 mill. kr.

Bevilgningen dekker faglig samarbeid og IKT-utviklingsarbeid rettet mot teknisk tilrettelegging for økt samarbeid om data mellom de samarbeidende partene. Samarbeidet koordineres av Entur som, i tillegg til å delta i samarbeidet, også vil forvalte den tildelte bevilgningen på vegne av involverte parter.

I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* understrekes betydningen av at staten legger til rette for økt og bedre bruk av data som genereres i transportsektoren. Det økte datatilfanget kan brukes som grunnlag for innsikt, prediksjon, prosess- og beslutningsoptimalisering mv. og bidra til 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, er det også store muligheter knyttet til analyse og innsikt ved hjelp av kunstig intelligens. Dette kan gi gevinster som bedre planlegging, mer avanserte former for trafikkstyring og påvirkning av trafikk- og reiseadferd, bedre informasjon til de reisende, mer målrettet drifts- og vedlikeholdsinnsetning, bedre 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 selskaper i sektoren. Det er også i liten grad etablert automatiserte prosesser for å dele data. Verdien av data ligger i den faktiske bruken, og skal det oppnås økt og bedre bruk av data og stordata på tvers av virksomheter i sektoren, må nevnte barrierer for deling av data og bruk håndteres.

Samarbeidet om data mellom de av Samferdselsdepartementets underliggende virksomheter (etater, selskaper og foretak) der det er definert relevante grenseflater for samarbeid, startet opp i 2022. I løpet av 2023 arbeidet virksomhetene sammen om datasett knyttet til reise-mønstre på tvers av transportformer og klima-/miljødata samt om å håndtere juridiske problemstillinger knyttet til deling og videre bruk av ulike typer transportdata. Grunnarbeid lagt ned i 2023 har i 2024 begynt å gi resultater når dataene skal brukes i konkrete brukercaser. Et eksempel på dette er utvikling av tjeneste for standardisert beregning av CO₂-utslipp omtalt under post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering. Ett av mange mulige bruksområder for tjenesten er muligheten til å vise CO₂-utslipp ved valg av reiserute og transportform i den nasjonale reiseplanleggeren til Entur, som grunnlag for bedre informerte reisvalg hos de kollektivreisende.

Kap. 4330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2023	budsjett 2024	
01	Gebyrer	20 427	21 300	22 100
	Sum kap. 4330	20 427	21 300	22 100

Post 01 Gebyrer

Det budsjetteres med 22,1 mill. kr i gebyrinntekt fra aktører som driver rutegående persontrans-

port mot vederlag for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering, jf. omtale under kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS.

Kap. 1332 Transport i byområder mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	1 967 234	2 571 500	2 365 000
65	Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>	12 500		
66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1320, post 30</i>	3 281 571	3 907 900	4 547 000
	Sum kap. 1332	5 261 305	6 479 400	6 912 000

For endringer i bevilgninger etter saldert budsjett 2024 vises det til kapittel 3.3 i Del I.

I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* viderefører regjeringen den langsiktige satsingen for attraktive og klimavennlige byer med god fremkommelighet.

Hovedmålet for regjeringens politikk i byområdene er nullvekst i persontransport med bil, ofte omtalt som nullvekstmålet. Målet dekker flere viktige hensyn og er som følger:

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»

Dette målet 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.

Midtveis i avtaleperioden for byvekstavtalene i de fire største byområdene ligger personbiltrafikken rundt nullvekstmålet. Frem mot 2030 ventes biltrafikken å vokse kraftig med uendret virkemiddelbruk. Det er behov for å følge den langsiktige utviklingen nøye. Måloppnåelse forutsetter en videre satsing på kollektivtransport, sykkel og gange som gir trygge og effektive løsninger for myke trafikanter. Bompenger og parkeringspolitikk som virker restriktivt på biltrafikken, og en konsentrert arealbruk som reduserer transportbehovet, blir også avgjørende. 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.

Byvekstavtalene har over tid bidratt til å finansiere og koordinere innsatsen som er nødvendig for å møte utfordringene veitrafikk gir i byområdene. Regjeringen vil styrke arbeidet med og fortsette satsingen på byvekstavtalene. Det skal legges til rette for økt lokal handlefrihet i prioriteringene, mer oversiktlig finansiering, mer målstyring og effektiv ressursbruk. Et viktig grep er å forenkle tilskuddsstrukturen i avtalene, slik at virkemiddelbruken i større grad kan tilpasses behovene i det enkelte byområdet. Det er satt i gang et arbeid med å lage forenklede byutredninger, noe som vil gi mer innsikt i hvordan nullvekstmålet kan nås fremover. Dette vil bli et viktig faglig grunnlag for kommende reforhandlinger av byvekstavtaler. Statens vegvesen vil også fortsette arbeidet som er satt i gang for å få en mer effektiv ressursbruk, løfte målstyring og arealbruk høyere på dagsorden i byvekstavtalene, og få bedre oversikt over trafikkdata i byene.

Statens bidrag i byvekstavtalene består av tilskudd som bevilges over kap. 1332, postene 63 og 66. I tillegg er følgende mindre investeringstiltak under programkategoriene 21.30 Veiformål og 21.50 Jernbaneformål en del av statens bidrag:

- gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei (kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer)
- stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen (kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 72 Kjøp av infrastruktur tjenester – fornying og mindre investeringer)

Videre settes det av statlige midler til store prosjekter i byområdene som finansieres over kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer, og kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer.

Det er inngått byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området, Nord-Jæren og Tromsø. I juni 2024 ble det oppnådd enighet om byvekstavtaler for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma. Avtaleforslagene er behandlet lokalpolitisk og av regjeringen, og det er ventet at byvekstavtalene blir inngått høsten 2024.

Buskerudbyen og Grenland har i dag belønningsavtaler, men er også omfattet av ordningen med byvekstavtaler. Utover i planperioden for Nasjonal transportplan 2025–2036 vil det være aktuelt å invitere disse byområdene til forhandlinger om byvekstavtaler. Kristiansand og Nedre Glomma har hatt midlertidige belønningsavtaler for perioden januar til august 2024, med mulighet for forlengelse frem til en byvekstavgift ev. kommer på plass. Midlene som tildeles gjennom belønningsavtalene, skal bidra til å nå nullvekstmålet. Ordningen skal stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransporten og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil. Belønningsavtalene skal legge til rette for en markert endring i transportutviklingen i det aktuelle byområdet.

Tilskuddsordningen til de fem mindre byområdene som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtaler, blir videreført. I tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 legges det til rette for økt langsiktighet og forutsigbarhet for byene som er en del av ordningen.

Mål og prioriteringer i 2025

I 2025 prioriterer regjeringen å følge opp inngåtte byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området, Nord-Jæren og Tromsø. Det settes av midler til å starte opp flere nye mindre investeringstiltak i de fire største byområdene for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i byvekstavtalene.

Videre settes det av midler til byvekstavtaler for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma. Det er ventet at disse avtalene blir inngått i høst.

For Buskerudbyen settes det av midler til å følge opp belønningsavtalen, og for Grenland settes det av midler til en ev. ny belønningsavtale.

Det foreslås til sammen 7,7 mrd. kr på Samferdselsdepartementets budsjett til å følge opp byvekstavtalene og belønningsavtalene i 2025. Tabell 4.10 viser statens direkte bidrag til avtalene med de ni største byområdene, fordelt på kapittel og post.

I tillegg settes det av midler til store statlige investeringsprosjekter i byområdene over vei- og jernbanebudsjettene, som f.eks. E18/E39 Gartnerløkkå–Kolsdalen i Agder, rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag, stasjonstiltak for nye lokaltog på strekningene Spikkestad–Lillestrøm (L1) og Oslo–Ski (L2) i Oslo-området og utbygging for to tog i timen på Trønderbanen mellom Melhus–Stjørdal/Steinkjer. Disse er nærmere omtalt under programkategoriene 21.30 Veiformål og 21.50 Jernbaneformål.

Tabell 4.10 Statens direkte bidrag til byvekstavtaler og belønningsavtaler i de ni største byområdene

Kap.	Post	Benevning	Mill. kr
1320	30	Riksveiinvesteringer. <i>Gang-, sykkel- og kollektivtiltak</i>	712
1332	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	2 365
1332	66	Tilskudd til byområder ¹	4 514
1352	72	Kjøp av infrastrukturtenester – fornying og mindre investeringer. <i>Stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen</i>	119
Sum			7 710

¹ Det er i tillegg satt av 33 mill. kr på posten til tilskudd til byområder som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtaler og belønningsavtaler.

Med unntak av deler av bevilgningen på kap. 1332, post 66 Tilskudd til byområder, går det direkte statlige bidraget som vist i tabell 4.10, til å følge opp byvekstavtalene i de fire største byområdene. Samlet utgjør dette 6 880 mill. kr, inkl. 3 680 mill. kr over post 66.

Til byvekstavtaler for Tromsø, Kristiansandsregionen og Nedre Glomma er det lagt til grunn 610 mill. kr i statlig tilskudd over post 66.

Til belønningsavtalen for Buskerudbyen og til en ev. ny belønningsavtale for Grenland er det lagt til grunn 220 mill. kr i statlig tilskudd over post 66.

Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Det foreslås bevilget 2 365 mill. kr.

Midlene går til å dekke om lag 54 pst. av utbyggingskostnaden til store kollektivprosjekter som utbetales etter fremdrift. Inkludert tilskuddet til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene som utbetales over post 66, utgjør det årlige statlige bidraget til de store kollektivprosjektene om lag 70 pst.

Ordningen med særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter gjelder fem prosjekter i de fire største byområdene. Det statlige bidraget blir fastsatt ved avtaleinngåelse, og det tildeles i tråd med de fastsatte retningslinjene for tilskuddsordningen og i tråd med fremdriften i prosjektene. Bompenger kan brukes som lokal andel.

På grunnlag av gjeldende avtaler legges det opp til følgende fordeling i 2025 til de tre prosjektene som er under bygging

- 1 610 mill. kr til Fornebubanen i Oslo og Akershus
- 290 mill. kr til Metrobuss i Trondheim
- 465 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren

Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen ble åpnet i 2022. Ny T-banetunnel i Oslo er også omfattet av tilskuddsordningen, men utbetaling av statlig tilskudd over post 63 vil først skje i utbyggingsfasen.

Post 66 Tilskudd til byområder

Det foreslås bevilget 4 547 mill. kr som er en økning på 16,4 pst. fra saldert budsjett 2024.

Midlene går til ulike tilskudd til byområder som vist i tabell 4.11.

Tabell 4.11 Tilskudd til byområder over post 66

	Mill. kr
Tilskudd til byvekstavtaler	612
Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene	170
Belønningsmidler til byvekstavtaler	1 471
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	291
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene	1 090
Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren	60
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler	820
Tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet	33
Sum	4 547

For byområdene med byvekstavtaler har Statens vegvesen utarbeidet et rapporteringsopplegg for bruk av tilskuddsmidlene som partene er forpliktet til å følge. Under *Byomtaler – byvekstavtaler* er det rapportert resultater fra byområdene med slik avtale. For byområdene med belønningsavtaler inngår bruken av belønningsmidlene og tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i rapporteringen av disse avtalene.

De siste årene har deler av tilskuddsmidlene som staten har utbetalt til fylkeskommunene, stått ubrukt. Dette gjelder belønningsmidler og tilskudd til bedre kollektivtilbud. Det ble iverksatt tiltak for å redusere avviket, og fra utgangen av 2021 til utgangen av 2023 ble det akkumulerte mindreforbruket i fylkeskommunene redusert fra

1,25 mrd. kr til om lag 400 mill. kr. Prognosene så langt i 2024 viser at mindreforbruket i fylkeskommunene blir ytterligere redusert.

Tilskudd til byvekstavtaler

Det settes av 612 mill. kr.

I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* er det lagt til grunn at finansieringsstrukturen for byvekstavtalene skal forenkles. Flere tilskuddsordninger innenfor byvekstavtalene, dvs. *belønningsmidler til byvekstavtaler* og *mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkeskommunal vei i byvekstavtaler*, skal samles i en ny tilskuddsordning, *Tilskudd til byvekstavtaler*. For det enkelte byområdet vil endringen skje ved

inngåelse av nye eller reforhandlede byvekstavtaler. For de fire største byområdene vil det ligge noe frem i tid.

Det nye tilskuddet til byvekstavtaler kan brukes til drift av kollektivtransport (inkl. reduserte billettpriser) og mindre investeringer i kollektivtiltak og gang- og sykkelveier langs riks-, fylkes- og kommunale veier. Dette inkluderer også tiltak som f.eks. å utvikle nye teknologiske løsninger som kan bidra til økt måloppnåelse.

Færre tilskuddsordninger og mindre øremerking åpner for større fleksibilitet i bruken av midlene i byvekstavtalene. Det øker handlingsrommet for partene til å vurdere hvilke virkemidler og tiltak som er nødvendige for å nå nullvekstmålet i det enkelte byområdet. Samtidig får de lokale partene et større ansvar for måloppnåelsen. I arbeidet med handlingsprogram og årlige budsjetter må avtalepartene finne en god balanse mellom drift og investeringer, og mellom tiltak på de ulike forvaltningsnivåenes ansvarsområder. Dette må ses i sammenheng med virkemidler som bompenger, parkeringsrestriksjoner og arealbruk som ligger innenfor lokale myndigheters ansvarsområder, og som blir avgjørende for å nå nullvekstmålet. I prioriteringsarbeidet har partene et gjensidig ansvar for å legge frem et faglig grunnlag som konkretiserer og dokumenterer hvordan nullvekstmålet skal nås.

I 2025 er det lagt til grunn at det nye tilskuddet til byvekstavtaler fordeles mellom Kristiansandsregionen og Nedre Glomma hvis det blir inngått byvekstavtale for disse samt Tromsø.

For Tromsø ble det inngått en byvekstavtale i 2023, der det er lagt stor vekt på lokal handlefrihet gjennom mindre øremerking av statlige midler. I avtalen er hele det statlige tilskuddet omtalt som belønningsmidler. Samferdselsdepartementet legger til grunn at de statlige midlene heretter blir utbetalt som tilskudd til byvekstavtaler. Etter departementets vurdering er dette i tråd med intensjonen i den inngåtte avtalen, og det innebærer ingen realitetsendringer.

I 2025 legges det opp til følgende fordeling av midler

– Tromsø	208,6 mill. kr
– Kristiansandsregionen	222,9 mill. kr
– Nedre Glomma	180,6 mill. kr

Det er satt av midler i tråd med byvekstavtalen for Tromsø og de fremforhandlede forslagene til

byvekstavtaler for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma. Hvis det ikke blir inngått byvekstavtaler for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma, er det rom innenfor budsjettforslaget for å videreføre belønningsavtaler på samme nivå som avtalene som utløp i 2023.

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene

Belønningsavtalene er som hovedregel fireårige avtaler. Det er krav om at byområdene setter mål og dokumenterer en helhetlig virkemiddelbruk som bidrar 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 de rapportere om utviklingen i foregående år.

Utbetaling av belønningsmidler og resultater i 2023

I tråd med avtalte beløp ble det i 2023 utbetalt 316,5 mill. kr i belønningsmidler over kap. 1332, post 66, med følgende fordeling (avtaleperiode i parentes)

– Kristiansand (2020–2023)	99,7 mill. kr
– Buskerudbyen (2022–2025)	89,4 mill. kr
– Grenland (2021–2024)	66,5 mill. kr
– Nedre Glomma (2020–2023)	60,9 mill. kr

For å følge opp måloppnåelse i byområdene med belønningsavtaler, følges trafikkutviklingen med personbil og utviklingen i kollektivreiser og reiser med sykkel og gange. Tabell 4.12 viser trafikkutviklingen med personbil i de fire byområdene basert på trafikktegninger. I gjennomsnitt for årene 2021–2023 var det redusert biltrafikk sammenliknet med 2016 (byindeksen) i alle byene med unntak av Kristiansand. Personbiltrafikken økte fra 2022 til 2023 i alle byområdene. Den største økningen var i Kristiansand og Nedre Glomma. Antall kollektivreiser har økt fra 2022 til 2023 i alle byområdene og lå i 2023 om lag på eller over nivået for 2019, som var siste normalår før koronapandemien. Trafikkutviklingen med personbil i byområdene må følges tett fremover, både i vurderingen av måloppnåelse i gjeldende belønningsavtaler og i vurderingen av inngåelse av ev. nye avtaler.

Tabell 4.12 Utvikling i personbiltrafikken i byområder med belønningsavtale

Byområde	Byindeksen ¹	Prosent	
		2016–2023	2022–2023
Kristiansand	5,9	6,7	2,2
Buskerudbyen	-2,5	-0,8	1,7
Grenland	-2,5	-2,0	1,7
Nedre Glomma	-0,8	2,6	2,3

¹ Gjennomsnittet av trafikken for 2021–2023 sammenliknet med nivået i referanseåret 2016.

Belønningsmidler i belønningsordningen

Det settes av 170 mill. kr.

Tabell 4.13 viser avtaleperiode og belønningsmidler for hele avtaleperioden og for 2025. I til-

legg kommer tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk, som er nærmere omtalt nedenfor.

Buskerudbyen har belønningsavtale i 2025. For Grenland går gjeldende belønningsavtale ut i 2024.

Tabell 4.13 Belønningsmidler i belønningsavtaler i 2025

Byområde	Avtale- periode	Belønnings- midler	Mill. kr
			Tildeling i 2025
Buskerudbyen (Buskerud fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Lier og Øvre Eiker)	2022–2025	340 (2022-kr)	97,0

I 2025 legges det til grunn 72,4 mill. kr til belønningsmidler til Grenland der gjeldende belønningsavtale går ut i 2024. Grenland kan søke om ny belønningsavtale fra 2025 gitt at de kan godtgjøre at midlene bidrar til at nullvekstmålet nås.

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Det settes av 1 471 mill. 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.

I 2023 ble det utbetalt 1 234 mill. kr over kap. 1332, post 66, med følgende fordeling

– Oslo-området	365,3 mill. kr
– Bergens-området	324,4 mill. kr
– Trondheims-området	290,0 mill. kr
– Nord-Jæren	254,3 mill. kr
– Tromsø	160,0 mill. kr

I 2025 legges det til grunn følgende fordeling

– Oslo-området	396,2 mill. kr
– Bergens-området	441,8 mill. kr

– Trondheims-området	306,9 mill. kr
– Nord-Jæren	326,4 mill. kr

For Tromsø utbetales midler i 2025 som tilskudd til byvekstavtaler. Deler av midler som tidligere år har vært utbetalt til fylkeskommunene, ble stående ubrukt. Som ett av flere tiltak for å redusere akkumulerte midler hos fylkeskommunene ble bevilgningen på kap. 1332, post 66, redusert med 510 mill. kr i 2022, jf. Prop. 28 S (2022–2023) *Endringer i statsbudsjettet 2022 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 131 S (2022–2023). Det ble samtidig lagt til grunn at staten skulle kompensere fylkeskommunene for dette nedtrekket senere i avtaleperioden slik at det samlede bidraget for å oppfylle statens del av felles innsats i avtalene blir fulgt opp. Midlene som settes av til Trondheims-området, Nord-Jæren og Bergens-området, inkluderer delvis kompensasjon av tidligere tilbakeholdte tilskudd.

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det settes av 291 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 60,4 mill. kr til hvert byområde. Det skal rapporteres om bruken av midler i tråd med rapporteringsopplegget til Statens vegvesen.

For Grenland er det lagt til grunn 24,1 mill. kr og for Buskerudbyen 24,8 mill. kr. Beløpet til Buskerudbyen er noe høyere i 2025 på grunn av behov for kompensasjon for et for lavt tilskudd i et av de foregående avtaleårene. Rapporteringen for bruk av disse midlene inngår som en del av rapporteringen for belønningsavtalene.

Fra 2025 samles tilskuddene til Tromsø, Kristiansandsregionen og Nedre Glomma i det nye tilskuddet til byvekstavtaler. Dette tilskuddet kan brukes til å redusere billettpriser for kollektivtrafikk, men en slik prioritering er opp til partene i byvekstavtalen. Hvis det ikke blir inngått byvekst-avtaler for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma, er det rom innenfor budsjettforslaget for å videreføre tilskudd til reduserte billettpriser på samme nivå som tidligere.

Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene

Det settes av 1 090 mill. kr.

Halvparten av dette tilskuddet var i utgangspunktet øremerket reduserte bompenger og halvparten bedre kollektivtilbud i byene etter lokal prioritering. Det ble senere åpnet for at hele tilskuddet kan brukes til tiltak for bedre kollektivtransport etter lokal prioritering.

I Oslo-området, Trondheims-området og Bergens-området har lokale myndigheter besluttet at hele tilskuddet skal gå til tiltak for bedre kollektivtransport. På Nord-Jæren har lokale myndigheter valgt å ikke benytte seg av denne muligheten, slik at midlene fortsatt vil gå til tiltak for et bedre kollektivtilbud og til reduserte bompengetakster.

I 2025 legges det opp til følgende fordeling

– Oslo-området	678,6 mill. kr
– Bergens-området	131,2 mill. kr
– Trondheims-området	80,2 mill. kr
– Nord-Jæren	200,4 mill. kr

Det årlige statlige bidraget til de store kollektivprosjektene utgjør om lag 70 pst og består av dette tilskuddet samt midlene over post 63.

Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren

Det settes av 60 mill. kr.

I tråd med byvekstavtalen for Nord-Jæren kompenserer staten for reduserte bompengene som følge av det lokale vedtaket om å fjerne rushtidsavgiften (tidsdifferensierte takster) på Nord-Jæren. Regjeringen har tidligere åpnet opp for at dette tilskuddet kan brukes til tiltak for bedre kollektivtransport, hvis det er lokalt ønske om det. Lokale myndigheter har valgt å ikke benytte seg av denne muligheten. Videre bruk av disse midlene vil være aktuelt å vurdere i en kommende reforhandling av byvekstavtalen for Nord-Jæren, som ligger noe frem i tid.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekst-avtaler

Det settes av 820 mill. kr.

Midler til mindre investeringstiltak i byvekst-avtalene kan brukes til tiltak for kollektivtransport, sykkel og gange på statlig, kommunal og fylkeskommunal vei. Denne fleksibiliteten bidrar til å gjennomføre prosjekter og tiltak som gir best mulig måloppnåelse. Midler til riksveitiltak finansieres over kap. 1320, post 30 Riksveivesteringer. Samferdselsdepartementet forutsetter at en prioritering av tiltak på kommunal og fylkeskommunal vei øker måloppnåelsen i byvekst-avtalene og/eller blir vurdert som mer kostnadseffektivt eller samfunnsøkonomisk lønnsomt enn tiltak langs statlig vei.

Prioritering av slike prosjekter gjøres av avtalepartene som en del av arbeidet med handlingsprogrammet i det enkelte byområdet og i tråd med prinsippene for god porteføljestyling. 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.

Det settes av 270 mill. kr til å videreføre igangsatte prosjekter og 550 mill. kr til oppstart av en rekke nye prosjekter for å fremme kollektivtransport, sykling og gange i de fire største byområdene. Midlene kan gå til nye gang- og sykkelveier, kollektivfelt, kollektivknutepunkter og holdeplasser. Se nærmere omtale under *Byomtaler– byvekst-avtaler* av prosjekter som er prioritert i handlingsprogrammene og som kan være aktuelle for oppstart.

Tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i mindre byområder

Det settes av 33 mill. kr.

Denne tilskuddsordningen legger til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet ved å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i byområder som ikke er omfattet av byvekstavgiftene. Ordningen er øremerket byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik).

Føringer for ordningen fremgår av Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet. Kriteriene for å få tildelt midler er bl.a. at byområdene har forpliktet seg til å følge opp nullvekstmålet og har en bypakke som er behandlet i Stortinget. Tilskuddet skal gå til mindre investeringer i gang- og sykkelveier samt kollektivtiltak. Det kan ikke brukes til drift av kollektivtransport.

Ålesund og Bodø har så langt oppfylt kriteriene for ordningen. Tilskuddet ble i årene 2022–2024 delt likt mellom disse byområdene som engangsutbetalinger.

I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024), er det lagt til grunn at Samferdselsdepartementet vil vurdere innretningen av denne tilskuddsordningen nærmere, bl.a. hvordan det kan legges til rette for økt langsiktighet og forutsigbarhet for byområdene som mottar tilskudd. Målgruppen er de samme fem byområdene som tidligere.

Regjeringen legger opp til at det innføres en søknadsbasert ordning der de aktuelle byområdene kan søke om fireårige avtaler. Avtalene inngås med forbehold om Stortingets årlige bevilgning. Byområdene vil på denne måten få større forutsigbarhet ved at de kan planlegge bruken av midler over flere år.

Samferdselsdepartementet tar sikte på at det kan inngås fireårige avtaler med tildeling av midler fra 2025. Statens vegvesen vil være tilskuddsforvalter og vil få i oppdrag å legge til rette for søknadsprosess og avtaleinngåelse samt utarbeide et opplegg for oppfølging og kontroll.

Byomtaler – byvekstavgifter

I 2019 og 2020 ble det inngått byvekstavgifter for Oslo-området, Bergens-området og Nord-Jæren for perioden 2019–2029. Reforhandlet byvekstavgift for Trondheims-området for perioden 2023–2029 og byvekstavgift for Tromsø for perioden 2023–2032 ble inngått høsten 2023.

I juni 2024 ble det enighet om forslag til byvekstavgifter for Nedre Glomma og Kristiansandsregionen for perioden 2024–2033. Avtaleforslagene er behandlet lokalpolitisk og av regjeringen, og det

er ventet at byvekstavgiftene blir inngått høsten 2024.

Rapportering og måloppnåelse

Nullvekstmålet for persontransport med bil ligger til grunn for byvekstavgiftene. Statens vegvesen har utarbeidet et sett med indikatorer som brukes i oppfølgingen av avtalene. Trafikkutviklingen for persontransport med bil måles med byindeksen som estimeres ut fra definerte trafikkregistreringspunkter (trafikktellinger), og med den totale trafikken i byområdet målt i kjøretøykilometer (trafikkarbeidet) som beregnes med data fra reisevaneundersøkelsen. Byindeksen er hovedindikatoren for å følge opp nullvekstmålet, og trafikkarbeid er en støtteindikator. Målet for trafikkutviklingen skal oppnås før avtalen løper ut. Utviklingen følges opp årlig.

Byindeksen viser gjennomsnittet av trafikken de tre siste årene sammenliknet med referanseåret for byvekstavgiften. I årets rapportering ligger trafikken for perioden 2021–2023 til grunn for byindeksen, der biltrafikken de to første årene var lav på grunn av koronapandemien. For å få et bredere bilde av utviklingen i byområdene rapporteres det derfor i tillegg på trafikkutviklingen i 2023 sammenliknet med referanseåret for avtalene og trafikkutviklingen fra 2022 til 2023.

Anslagene for byindeksene er usikre. Statens vegvesen vurderer hvordan denne usikkerheten kan reduseres.

For å få et helhetlig bilde av utviklingen i byområdene rapporteres det også på transportmiddelfordeling, kollektivreiser og klimagassutslipp. Her rapporteres tall for referanseåret samt for 2022 og 2023. For klimagassutslipp er det foreløpig ikke publisert data for 2023.

Indikatorer for arealbruk og parkering rapporteres for 2023. Disse indikatorene rapporteres annet hvert år og forrige rapportering var for 2021. For å følge utviklingen i arealbruk rapporteres det om lokalisering av nye boliger og arbeidsplasser skjer sentralt og/eller i nærheten av knutepunkter. Kortere avstander vil kunne redusere reisebehovet og legge til rette for at flere reiser kollektivt, sykler og går i tråd med nullvekstmålet. Det blir også rapportert på tilgang på og regulering av parkering, som vil ha innvirkning på bilbruken i avtaleområdet.

I tråd med Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, kapittel 5.3.3, skal indikatorsettet for byvekstavgiftene utvides med en supplerende indikator for trafiksikkerhet. Sam-

ferdselsdepartementet vil gi oppdrag til Statens vegvesen om å utvikle en slik indikator.

Rapportering på de enkelte indikatorene går frem av omtalen av det enkelte byområdet.

Etter koronapandemien har trafikken økt i alle byområdene med byvekstavtale, med unntak av Tromsø. Byindeksen viser at snittet av trafikken de tre siste årene er lavere enn avtalenes referanseår for Oslo-området og Bergensområdet. For Trondheims-området viser byindeksen at trafikken er over avtalens referanseår, mens for Nord-Jæren er den om lag den samme som i referanseåret.

På bakgrunn av byindeksen for 2023 er det ikke grunnlag for å si at nullvekstmålet ikke nås innen utgangen av avtaleperiodene i 2029. Samtidig viser prognosene frem mot 2030 en kraftig vekst i biltrafikken i byområdene, og det kan bli behov for en forsterket virkemiddelbruk for å nå målet. Det er derfor viktig at trafikken fortsatt følges tett opp for å se den langsiktige utviklingen.

Antall kollektivreiser minket betydelig under koronapandemien i 2020 og 2021, men i 2022 var kollektivtrafikken tilbake på nivået før pandemien på Nord-Jæren og i Bergens-området. I 2023 passerte tallene nivået for 2019 også i Trondheims-området, mens den fortsatt er noe lavere i Oslo-området.

Porteføljestyling

Porteføljestyling ligger til grunn for alle byvekstavtalene. Dette innebærer at tiltakene prioriteres etter en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet for planlegging og gjennomføring. Ev. kostnadsøknninger og/eller inntektssvikt skal håndteres i den løpende porteføljestylingen og ikke gjennom økte bompengetakster ut over gjennomsnittstaksten og/eller forlenget innkrevingsperiode for byområdenes bompengoordning.

Oslo-området

I 2020 ble det inngått byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom Samferdselsdepartementet og daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet, og Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og kommunene Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo. Avtaleområdet er Oslo kommune og Akershus fylke.

Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen. Prop. 86 S (2016–2017) *Oslopakke 3 – revidert avtale for perioden 2017–2036*, jf. Innst. 464 S (2016–2017),

og Prop. 69 S (2017–2018) *Oslopakke 3 trinn 2*, jf. Innst. 295 S (2017–2018), ligger til grunn for bompengennekningen i Oslopakke 3. Takst- og rabattsystemet er endret i flere omganger innenfor rammene av Stortingets behandling av disse proposisjonene.

Våren 2024 inngikk Oslo kommune og Akershus fylkeskommune en lokal avtale som legger til grunn takstøkning i tre trinn innenfor rammene av gjeldende, ovennevnte bompengeproposisjoner. Første takstøkning vil skje fra 1. januar 2025 og innebærer at normaltakstene for fossile biler utenom rushtiden økes med 3 kr til 36 kr, og med 4 kr til 43 kr i rushtiden. Takstøkningen for elbiler vil bli den samme i kroner som for fossile biler, dvs. at normaltaksten for elbil fra 1. januar 2025 vil øke fra 16 kr til 19 kr utenom rushtiden og fra 19 til 23 kr i rushtiden. Det er lokal enighet om en forlengelse av bompengepakken frem til 2045. En ev. forlengelse av innkrevingsperioden for Oslopakke 3 vil kreve et nytt framlegg for Stortinget.

Tiltakene i byvekstavtalen finansieres gjennom statlige, kommunale og fylkeskommunale midler samt bompenger gjennom Oslopakke 3. I tillegg er det forutsatt bidrag fra private grunneiere og Oslo kommunes vognselskapsfond.

Jernbanedirektoratet har inngått rute-, pris- og billettsamarbeidsavtale med Ruter AS, som viderefører det etablerte billettsamarbeidet mellom tog og øvrig offentlig kollektivtrafikk i Oslo og Akershus fylke.

Fullmakt til å ta opp lån til Oslopakke 3

For å sikre rasjonell anlegg fremdrift på store prosjekter og videreutvikle eksisterende infrastruktur og kollektivtrafikktilbud i tråd med nullvekstmålet, er det planlagte aktivitetsnivået i perioden høyere enn inntektene.

Det lokalt vedtatte handlingsprogrammet for byvekstavtalen og Oslopakke 3 for perioden 2025–2028 innebærer derfor at det må tas opp nye lån. For Oslopakke 3 har ikke Stortinget tidligere gitt en generell fullmakt til at bompengeselskapet Fjellinjen AS kan ta opp lån. I Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* ble det imidlertid lagt til grunn at det er behov for å ta opp lån i Oslopakke 3 for å sikre nødvendig finansiering av tiltak. Maksimal lånegjeld var i meldingen angitt til 6,3 mrd. kr. Praksis har derfor vært at for Oslopakke 3 har Stortinget gitt fullmakt til å ta opp lån når det har vært behov for låneopptak. Sist Stortinget ga samtykke til at Fjellinjen AS kan ta opp lån for Oslopakke 3 var i 2016, jf. Prop. 1 S (2015–2016) for Samferdselsdepartementet og

Innst. 13 S (2015–2016). Lånesaldoen ved utgangen av 2024 er anslått til 2,3 mrd. kr. I handlingsprogrammet for Oslopakke 3 for perioden 2025–2028 er det lagt til grunn et lånebehov på inntil 1 250 mill. kr i 2025. Disse midlene vil gå til å dekke utgifter og sikre rasjonell fremdrift i hovedsak for Fornebubanen, i tillegg til andre investeringstiltak på T-banen og drift av kollektivtransport.

Samferdselsdepartementet foreslår at Fjellinjen AS i 2025 får fullmakt til å ta opp ytterligere lån

på inntil 1 250 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Dette vil innebære at den totale lånesaldoen vil bli om lag 3,5 mrd. kr, noe som er innenfor den maksimale lånegjelden.

Resultater 2023

For 2023 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byveksttalen. Tabell 4.14 og 4.15 viser henholdsvis trafikkutviklingen, inkl. byindeksen og de supplerende indikatorene.

Tabell 4.14 Trafikkutviklingen i Oslo-området

	Byindeksen ¹	2018–2023	2022–2023
Endring i trafikkmengde i pst.	-4,2	0,4	0,0

¹ Gjennomsnittet av trafikken for 2021–2023 sammenliknet med nivået i referanseåret 2018.

Byindeksen viser måloppnåelse så langt. Reduksjonen i trafikken må ses i sammenheng med koronapandemien. Trafikken i 2023 lå marginalt over referanseåret, mens trafikken fra 2022 til 2023 er uendret.

Trafikkarbeidet for personbiler, som er en støtteinndikator der det også tas høyde for reiselengde, er uendret fra 2018/2019 til 2022/2023.

Tabell 4.15 Supplerende indikatorer i Oslo-området

	2018 (Referanseåret)	2022	2023
Til fots, andel i pst.	24	29	30
Sykkel, andel i pst.	5	7	5
Kollektiv, andel i pst.	21	18	21
Bilfører, andel i pst.	40	36	34
Bilpassasjer, andel i pst.	8	8	8
Antall kollektivreiser, buss, trikk, båt, i millioner	345,4	304,8	343,3
Antall kollektivreiser, jernbane, i millioner	41,7	34,2	41,2
Klimagassutslipp fra veisektoren, i 1 000 tonn CO ₂ -ekvivalenter	1 598	1 380	-

Kilde: Reisevaneundersøkelsen for transportmiddelfordeling. Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene for hhv. antall togreiser og kollektivreiser. Statistisk sentralbyrå for klimagassutslipp.

Andelen reiser som bilfører gikk ned i 2023 sammenliknet med referanseåret, mens andelen reiser til fots økte. Andelen reiser med sykkel og kollektivtransport er på nivå med referanseåret. Antall kollektivreiser og togreiser lå fortsatt noe under nivået fra før koronapandemien. Klimagassutslippene fra veitrafikk i byområdet minket i 2022 sammenliknet med referanseåret.

Areal og parkering

Gjennomsnittlig avstand mellom nye boliger og store sentra/knutepunkt har samlet sett gått litt opp sammenliknet med både referanseåret 2017 og forrige rapportering fra 2021. Samlet sett er det små variasjoner i beregnet gjennomsnittlig avstand fra arbeidsplasser til knutepunkt, men det har vært en økning i avstand i Akershus, noe som

bidrar til at samlet gjennomsnittsavstand for avta-
leområdet øker.

Andel arbeidstakere som disponerer gratis
parkeringsplass, er tilnærmet uendret på 35 pst.
Andelen av parkeringsplassene med tidsbegren-
sing for utvalgte knutepunkt er på nivå med 2017.
Siden referanseåret har andelen avgiftsbelagte
parkeringsplasser ved knutepunktene i Oslo økt.
For Akershus foreligger det ikke sammenliknbare
tall på grunn av oppdatering av parkeringsregis-
ter. Det er ikke rapportert om endringer i parke-
ringsnormene.

Budsjett og bruk av midler i 2023

Tabell 5.12 Foreløpig fordeling av midler i 2023, i
Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdeparte-
mentet og påfølgende omtale, redegjør for hva
midlene var planlagt brukt til i 2023.

Tilskudd til mindre investeringstiltak på riks-
vei ble bl.a. brukt til å bygge en ny bru for gående
og syklende over Universitetskrysset og sykkel-
rute E18 ved Frognerstranda og Skøyen. I tillegg
ble det bygd gang- og sykkelvei bak holdeplasser
på sykkelrute rv. 4 og på rv. 163 Østre Aker vei.

På grunn av lavere fremdrift enn forutsatt ble
det statlige bidraget til Fornebubanen redusert
med 190 mill. kr i 2023, jf. Prop. 118 S (2022–2023)
*Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbud-
sjettet 2023* og Innst. 490 S (2022–2023).

Mål og prioriteringer i 2025

Handlingsprogrammet for byvekstavtalen for peri-
oden 2025–2028 ble vedtatt av Oslo bystyre og
Akershus fylkesting i juni 2024. Kommunene
Bærum, Nordre Follo og Lillestrøm har godkjent
forslaget gjennom behandling av handlingspro-
grammet i styringsgruppen.

Tabell 4.16 viser foreløpig fordeling av midler i
2025. Prioriteringene er basert på vedtatt hand-
lingsprogram og vil avhenge av faktiske tildelin-
ger.

Prioriteringen av tiltak som gjør det mer
attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt, i kombina-
sjon med økte takster og andre virkemidler innen
arealplanlegging og parkeringspolitikk, vil bidra
til å nå nullvekstmålet. Endelig prioritering mel-
lom tiltak skjer i porteføljestyringen.

Tabell 4.16 Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2025

	Mill. kr			
	Statlige midler	Lokale midler	Bompenger	Totalt
Mindre investeringstiltak på riksvei	227		10	237
Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane	13			13
Store kollektivprosjekter – Fornebubanen	1 610	43	1 655	3 308
Belønningsmidler til byvekstavtaler	396			396
Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	60			60
Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	679			679
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei	411	415	407	1 233
Bompenger til drift av kollektivtransport			1 337	1 337
Andre store kollektivtiltak		302	2 148	2 450
Sum	3 396	760	5 557	9 713

Mindre investeringstiltak på riksvei

Midlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kap.
1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesterin-
ger, vil i hovedsak gå til å videreføre igangsatte til-

tak. Bl.a. er det lagt til grunn midler til å videre-
føre byggingen av gang- og sykkelvei langs E6 på
fv. 152 på strekningen Stenfeldt–Greverud i
Akershus og langs rv. 150 på strekningen Silur-
veien–Vækerøveien i Oslo. I tillegg er det priori-

tert midler til å starte opp byggingen av gang- og sykkelvei langs rv. 150 på strekningen Gaustadalleen–Rektorveien i Oslo.

Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane

Gjennom programmet for stasjons- og knutepunktutvikling i byvekstsamarbeidet er det i 2025 satt av midler til oppgradering for universell utforming av stasjonene Haugenstua, Ås og Hauketo. I tillegg nyttes statlige midler som tidligere er bevilget til gjennomføring av prosjektet på Ås stasjon. For nærmere omtale av øvrige jernbanetiltak i Oslo-området vises det til Programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Store kollektivprosjekter – Fornebubanen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det omfatter byg-

ging 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.

Det statlige tilskuddet til Fornebubanen var opprinnelig fastsatt til 8,1 mrd. 2020-kr. Prismregnet til 2025-kr er det statlige bidraget 11,0 mrd. 2025-kr. I 2023 ble det statlige bidraget økt til 11,7 mrd. 2025-kr, se nærmere omtale under post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter.

På grunn av forsinkelser i gjennomføringen av prosjektet har behovet for midler vært lavere enn det som har vært lagt til grunn i statsbudsjettene for årene 2019–2024. Bevilgningen på posten har derfor blitt redusert, senest i 2024. Samferdselsdepartementet legger opp til at reduksjonen i 2024 blir kompensert etter 2025.

Tabell 4.17 Fornebubanen

		Budsjett 2025				Restbehov per 01.01.26		Mill. kr
Styringsramme ¹	Prognose sluttkostnad	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Statlige midler, kap. 1332, post 66	Lokale bidrag	Bompenger	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Øvrig restbehov	
29 814	29 814	1 610	679	43	1 655	4 150	7 903	

¹ Ny styringsramme (P50) ble vedtatt i juni 2022 og satt til 23,3 mrd. 2021-kr

Tilskudd til byområder

Belønningsmidlene vil i all hovedsak brukes til å styrke kollektivtilbudet, til fremkommelighetstiltak innen kollektivtrafikken, prispakke barn og ungdom, trafiksikkerhet samt mindre sykkeltiltak.

Bruk av tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk besluttet høsten 2024.

Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud går i sin helhet til kollektivtiltak. Lokalt er det forutsatt at hele tilskuddet skal gå til Fornebubanen.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Midlene vil gå til å videreføre igangsatte gang-, sykkel- og kollektivtiltak. Bl.a. er det lagt til grunn midler til å videreføre etableringen av Bryn kollektivknutepunkt i Oslo, bygging av gang- og syk-

kelvei langs Griniveien på strekningen Røakryset til bygrensen i Oslo og langs fv. 152 på strekningen Kirkeveien og Langhusveien i Akershus. I tillegg er det prioritert midler til flere nye tiltak. Det er vurdert som aktuelt med oppstart av bl.a. gang- og sykkelvei langs fv. 120 på strekningen Leikvoll–Klampenborg i Akershus og langs fv. 120 Griniveien på strekningen Nordveien–Hosletoppen i Akershus.

Bompenger til drift av kollektivtransport

I 2025 er det satt av bompenger til å styrke driften av kollektivtrafikken i avtaleområdet. Midlene brukes til bl.a. drift av T-bane og trikk, busstilbud samt til holdeplassoppgraderinger.

Andre store kollektivtiltak

Midlene vil i hovedsak gå til tiltak for å oppgradere T-bane- og trikkesystemet. Det er i tillegg

satt av midler til nytt signalsystem (kommunikasjonsbasert togkontroll, CBTC) på T-banen, oppgradering av Majorstuen stasjon, høystandard kollektivtrasé Oslo grense–Kjeller og til å planlegge T-baneforlengelse til Lørenskog.

Bergens-området

I 2020 ble det inngått byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom Samferdselsdepartementet og daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden.

I 2017 behandlet Stortinget Bypakke Bergen, jf. Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland* og Innst. 90 S (2017–2018). Bypakken er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Miljøløftet. Tiltakene i byvekstavta-

len finansieres gjennom statlige, kommunale og fylkeskommunale midler samt bompenger gjennom Bypakke Bergen.

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 billett-samarbeid.

Resultater 2023

For 2023 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen. 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. Tabell 4.18 og 4.19 viser henholdsvis trafikkutviklingen, inkl. byindeksen og de supplerende indikatorene.

Tabell 4.18 Trafikkutviklingen i Bergens-området

	Byindeksen ¹	2018–2023	2022–2023
Endring i trafikkmengde i pst.	-2,1	0,0	1,2

¹ Gjennomsnittet av trafikken for 2021–2023 sammenliknet med nivået i referanseåret 2018.

Byindeksen viser måloppnåelse så langt. Reduksjonen i trafikken må ses i sammenheng med koronapandemien. Trafikken i 2023 lå på samme nivå som referanseåret, mens den økte fra 2022 til 2023.

Trafikkarbeidet for personbiler, som er en støtteindikator der det også tas høyde for reiselengde, økte med 5 pst. fra 2018/2019 til 2022/23.

Tabell 4.19 Supplerende indikatorer i Bergens-området

	2018 (Referanseåret)	2022	2023
Til fots, andel i pst.	22	24	24
Sykkel, andel i pst.	3	3	4
Kollektiv, andel i pst.	14	14	15
Bilfører, andel i pst.	49	45	45
Bilpassasjer, andel i pst.	10	11	10
Antall kollektivreiser, buss, trikk, båt, i millioner	67,7	71,2	82,1
Antall kollektivreiser, jernbane, i millioner	0,9	0,8	1,0
Klimagassutslipp fra veisektoren, i 1 000 tonn CO ₂ -ekvivalenter	465	369	

Kilde: Reisevaneundersøkelsen for transportmiddelfordeling. Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene for hhv. antall togreiser og kollektivreiser. Statistisk sentralbyrå for klimagassutslipp.

Selv om det er små endringer i reisemiddelfordelingen, viser reisevaneundersøkelsen at andelen reiser som bilfører minket, mens andelen reiser til fots og med sykkel økte noe. Antallet kollektivreiser var langt høyere enn referanseåret, og antall togreiser passerte i 2023 nivået fra før koronapandemien. Klimagassutslippene fra veitrafikk i byområdet minket i 2022 sammenliknet med referanseåret.

Areal og parkering

Gjennomsnittlig avstand mellom nye boliger og store sentra/knutepunkter ble redusert i alle kommunene sammenliknet med referanseåret 2018. Gjennomsnittlig avstand mellom nye besøks-/arbeidsintensive arbeidsplasser og store sentra/knutepunkt minket i tre av fem kommuner.

Rapporteringen viser at 43 pst. av arbeidstakerne disponerer gratis parkeringsplass, som er noe lavere enn i 2018. I flere av kommunene økte andelen parkeringsplasser med tidsbegrensing. Kommunene har uendret eller større andel offentlig tilgjengelige parkeringsplasser som er avgiftsbelagt. Det er ikke rapportert om endringer i parkeringsnormene.

Budsjett og bruk av midler i 2023

Tabell 5.14 Foreløpig fordeling av midler i 2023, i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdeparte-

mentet og påfølgende omtale redegjør for hva midlene var planlagt brukt til i 2023.

Tilskudd til mindre investeringstiltak på riksvei ble brukt til å gjennomføre tiltak på sykkelstamveien i Bergen kommune, mens tilskuddsmidlene på lokalt veinett i hovedsak ble brukt til prosjektet Infrastruktur Paradis i Bergen kommune samt til fv. 5308 Sagstadvegen i Alver kommune, fv. 5254 Kleppevegen ved Myrane og kv. 1158 Kvernhusdalen i Askøy kommune og fv. 552 Hatvikvegen i Bjørnafjorden kommune.

Mål og prioriteringer i 2025

Handlingsprogram for Miljøloftet for perioden 2025–2028 ble behandlet i styringsgruppa våren 2024 og er så vedtatt av lokale parter.

Tabell 4.20 viser foreløpig fordeling av midler. Prioriteringene er basert på handlingsprogrammet og vil avhenge av faktiske tildelinger. 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 sykkelstamveien til Bergen sentrum fra sør. Dette forventes å bidra til å nå nullvekstmålet. Endelig prioritering mellom tiltak skjer i porteføljestyringen.

Tabell 4.20 Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2025

	Statlige midler	Lokale midler	Bompenger	Mill. kr Totalt
Mindre investeringstiltak på riksvei	182			182
Store kollektivprosjekter – Bybanen til Åsane ¹			287	287
Belønningsmidler til byvekstavtaler	442			442
Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	60			60
Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	131			131
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei	160	300		460
Sum	975	300	287	1 562

¹ Det legges til grunn bompenger. Ev. statlig bidrag er ikke fastsatt.

Mindre investeringstiltak på riksvei

Midlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesterin-

ger, vil i hovedsak gå til å videreføre allerede igangsatte tiltak. Arbeidene med byggingen av gang- og sykkelvei på E39 på strekningene Nesttun–Skjold og Bradbenken–Glass Knag i Bergen

kommune videreføres. I tillegg er det prioritert midler til oppstart av enkelte nye tiltak. Det vurderes som aktuelt å gjennomføre enkelte tiltak for kollektivtransporten ved Nygårdstangkrysset på E16 i Bergen kommune.

Store kollektivprosjekter – Bybanen til Åsane

I handlingsprogrammet til Miljøløftet er det satt av bompenger til forberedende arbeider for Bybanen til Åsane, byggetrinn 5, men finansiering av dette byggetrinnet er ikke en del av den gjeldende byvekstavtalen.

I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* har regjeringen prioritert 70 pst. statlig bidrag til prosjektet. Videre planlegger Statens vegvesen forlengelse av E39 Fløyfjelltunnelen nordover, som er en forutsetning for at bybanen kan bygges, og utbedring av eksisterende tunnel sørøver. Disse riksveiprojektene og bybanen må vurderes i sammenheng.

Lokale myndigheter i Bergen besluttet i 2023 å utrede tunnel som alternativ til trasé for bybanen over Bryggen, som er en annen løsning enn det som ligger i de vedtatte reguleringsplanene. Samferdselsdepartementet er kjent med at Vestland fylkeskommune og Bergen kommune nå vurderer om det er grunnlag for å starte reguleringsplanlegging av en tunnelloøsning. Dersom det blir fattet prinsippvedtak i bystyret og fylkestinget om å gå videre med dette arbeidet, må det utarbeides en eller flere nye reguleringsplaner og påfølgende ny ekstern kvalitetssikring for hele prosjektet. Først når disse prosessene er gjennomført, vil det være aktuelt for staten å gå i forhandlinger om statlig bidrag til bybaneprojektet.

Tilskudd til byområder

Belønningsmidlene vil i hovedsak bli brukt til drift av kollektivtransport og mindre kollektivtiltak i avtaleområdet.

Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk vil gå til takstreduksjon for periodebilletter.

Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud går i sin helhet til kollektivtiltak. Lokalt er det forutsatt at hele tilskuddet skal gå til Bybanen i Bergen.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Midlene vil gå til å videreføre allerede igangsatte gang-, sykkel- og kollektivtiltak, bl.a. byggingen

av gang- og sykkelvei på fv. 5254 langs Kleppevegen i Askøy kommune. I tillegg er det prioritert midler for å starte opp enkelte nye tiltak. Det vurderes som aktuelt å prioritere midler til bl.a. å bygge gang- og sykkelvei på fv. 5156 på strekningen Åsen–Helleskaret i Bjørnafjorden kommune.

Trondheims-området

I 2023 ble det inngått en reforhandlet byvekstavtale for perioden 2023–2029 mellom Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet, Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Malvik, Melhus, Orkland, Skaun og Stjørdal.

Bypakke Trondheim er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Miljøpakken. Endringer i bypakken ble sist behandlet i Stortinget i 2023, jf. Prop. 113 S (2022–2023) *Utvidelse av innkrevingsperioden og innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakke Trondheim trinn 3 i Trøndelag* og Innst. 481 S (2022–2023). Tiltakene i byvekstavtalen finansieres gjennom statlige, kommunale og fylkeskommunale midler samt bompenger gjennom Bypakke Trondheim.

Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har det lokale ansvaret for bompengeprogget i Trondheim, men de andre kommunene i avtalen har uttalerett. Bompenger kan brukes i hele avtaleområdet for byvekstavtalen, jf. Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet.

Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har gjort lokalpolitiske prinsippvedtak om oppstart av utredning av ny bypakke for Trondheim. Statens vegvesen har satt i gang arbeidet med utredningen.

For å legge til rette for god samordning av togtilbudet og resten av kollektivtrafikken har Jernbanedirektoratet, Trøndelag fylkeskommune og transportselskapet AtB AS inngått avtale om takst-, rute- og billettsamarbeid. I 2022 ble det innført et helintegreert takst- og billettsamarbeid mellom tog og buss/trikk innenfor sone A.

Resultater 2023

For 2023 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen. Tabell 4.21 og 4.22 viser henholdsvis trafikkutviklingen, inkl. byindeksen og de supplerende indikatorene.

Tabell 4.21 Trafikkutviklingen i Trondheims-området

	Byindeksen ¹	2019–2023	2022–2023
Endring i trafikkmengde i pst.	3,1	2,1	1,6

¹ Gjennomsnittet av trafikken for 2021–2023 sammenliknet med nivået i referanseåret 2019.

Byindeksen viser at det så langt er mer trafikk enn i referanseåret, men det er ikke grunnlag for si at nullvekstmålet ikke kan nås ved avtaleperiodens slutt i 2029. Trafikken i 2023 var høyere enn i refe-

ranseåret, og det var også en vekst fra 2022 til 2023.

Trafikkarbeidet for personbiler, som er en støt-teindikator der det også tas høyde for reiselengde, økte med 12 pst. fra 2018/2019 til 2022/2023.

Tabell 4.22 Supplerende indikatorer i Trondheims-området

	2019 (Referanseår)	2022	2023
Til fots, andel i pst.	24	26	27
Sykkel, andel i pst.	9	8	8
Kollektiv, andel i pst.	12	11	13
Bilfører, andel i pst.	44	43	41
Bilpassasjer, andel i pst.	10	10	10
Antall kollektivreiser, buss, trikk, båt, i millioner	39,8	35,5	41,2
Antall kollektivreiser, jernbane, i millioner	0,6	0,6	1,1
Klimagassutslipp fra veisektoren, i 1 000 tonn CO ₂ ekvivalenter	300	281	

Kilde: Reisevaneundersøkelsen for transportmiddelfordeling. Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene for hhv. antall togreiser og kollektivreiser. Statistisk sentralbyrå for klimagassutslipp.

Det er små endringer i transportmiddelfordelingen fra referanseåret til 2023. Andelen gående økte noe, mens andelen reiser som bilfører minket noe. Antall kollektivreiser passerte nivået fra før koronapandemien, og for jernbane har antall reiser nesten doblet seg siden 2019. Hovedgrunnen er et helintegrert takstsamarbeid med AtB fra 1. mars 2022. Billettprisene er også vesentlig redusert. Klimagassutslippene fra veitrafikk i byområdet minket noe i 2022 sammenliknet med referanseåret.

Areal og parkering

Den gjennomsnittlige avstanden fra boliger til Trondheims sentrale midtpunkt, Torvet, økte noe fra referanseåret 2019 til 2023. For øvrige kommuner i avtaleområdet er det svært små endringer. Avstanden fra besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplasser i Trondheim kommune til Torvet var tilnærmet uendret i perioden.

Rapporteringen viser at 47 pst. av arbeidstakerne disponerer gratis parkeringsplass. Andelen har økt noe sammenliknet med referanseåret. Andel parkeringsplasser med tidsbegrensing og som er avgiftsbelagt, er uendret siden forrige rapportering. Antall parkeringsplasser i Melhus sentrum er betraktelig redusert. Det er ikke rapportert om endringer i parkeringsnormene.

Budsjett og bruk av midler i 2023

Tabell 5.16 Foreløpig fordeling av midler i 2023, i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet og påfølgende omtale redegjør for hva midlene var planlagt brukt til i 2023.

Tilskudd til store kollektivprosjekter ble brukt til oppstart av ombygging av Innherredsveien og Kongens gate, inkl. Nordre Ilevolden. Prosjektene er en del av Metrobussprosjektet.

På grunn av lavere behov ble det statlige bidraget til Metrobuss redusert med 80 mill. kr i 2023,

jf. Prop. 118 S (2022–2023) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023* og Innst. 490 S (2022–2023).

Mål og prioriteringer 2025

Tabell 4.23 viser foreløpig fordeling av midler i 2025. Prioriteringene er basert på vedtatt handlingsprogram for Miljøpakken for perioden 2024–

2027. Bidrag til måloppnåelse er avgjørende for den endelige prioriteringen mellom enkelttiltak.

De prioriterte prosjektene forbedrer fremkommeligheten for kollektivtrafikken i sentrumsområdene og styrker konkurransekraften, som vil bidra til å nå nullvekstmålet. Endelig prioritering mellom enkelttiltak skjer gjennom porteføljestyringen.

Tabell 4.23 Foreløpig fordeling av midler til byvekstavgiften i 2025

	Statlige midler	Lokale midler	Bompenger	Mill. kr Totalt
Store riksveiprosjekter	200			200
Mindre investeringstiltak på riksvei	168		2	170
Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane	106			106
Store kollektivprosjekter – Metrobuss	290		230	520
Belønningsmidler til byvekstavtaler	307			307
Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	60			60
Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	80			80
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei	114		23	137
Bompenger til drift av kollektivtransport			181	181
Sum	1 325		436	1 761

Store riksveiprosjekter

Prosjektet rv. 706 Nydalsbrua ble åpnet for trafikk i oktober 2023. I 2024 pågår gjenstående arbeider med tilknytninger av sykkel- og gangveier. Det er tidligere brukt bompenger til forskuttering av statlige midler, og i 2025 vil de forskutterte bompengene bli delvis refundert innenfor bevilgningsforslaget på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer.

Mindre investeringstiltak på riksvei

Midlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, vil brukes til å videreføre byggingen av gang- og sykkelvei langs rv. 706 på strekningen Leangbrua–Dalenbrua i Trondheim kommune. I tillegg legges det opp til å starte bygging av gang- og sykkelvei på rv. 706 langs strekningen Lilleby skole–Nordtvedts gate i Trondheim kommune.

Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane

Det settes av midler til videreføring av byggetrinn 2 Trondheim S. For nærmere omtale av øvrige jernbanetiltak i Trondheimsområdet vises det til Programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Store kollektivprosjekter – Metrobuss

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet.

Det statlige tilskuddet til Metrobuss er tidligere fastsatt til 1,7 mrd. 2019-kr, ekskl. merverdiavgift på fylkeskommunal og kommunal vei. Prismregnet til 2025-kr er det statlige bidraget 2,3 mrd. kr. I 2023 ble det statlige bidraget økt til 2,5 mrd. 2025-kr, se nærmere omtale under post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter.

Metrobussprosjektet omfatter bygging av et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på veiinfrastrukturen, teknisk infrastruktur, publikumsområder og bussmateriell. Prosjektet er ment å

legge til rette for et tilbud med god komfort og høy standard som vil gi god fremkommelighet og regularitet for kollektivtransporten i Trondheim.

I 2025 blir det satt av midler til oppstart på delstrekning 2 og 3 i gateprosjektet Kongens gate samt sluttfinansiering av delstrekning 1 Nordre

Ilevolden. I tillegg settes det av midler til videre utbygging av Innherredsveien og oppstart på Nyhavna og i Haakon VII's gate.

Tabell 4.24 tar utgangspunkt i fordeling av midler i handlingsprogrammet for Miljøpakken.

Tabell 4.24 Metrobuss

		Budsjett 2025				Restbehov per 01.01.26		Mill. kr
Styringsramme ¹	Prognose slutt-kostnad	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Statlige midler, kap. 1332, post 66	Lokale bidrag	Bompenger	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Øvrige restbehov	
4 091	4 091	290	60		230	1 393	660	

¹ Styringsramme inkl. mva.

Tilskudd til byområder

Belønningsmidlene brukes bl.a. til drift av kollektivtrafikk, sykkeltiltak på fylkesvei og kommunal vei, informasjonsarbeid og mobilitetsrådgivning.

Tilskuddet til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk vil bli brukt bl.a. til takstreduksjon for å øke passasjerbelegget i perioder med lav trafikk og for å få flere til å bruke kollektivtransport for reiser på fritida. Det blir også arbeidet med ordning for fleksibel billett.

Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud går i sin helhet til kollektivtiltak. Lokalt er det forutsatt at hele tilskuddet skal gå til Metrobuss.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Midlene vil gå til gang-, sykkel- og kollektivtiltak. Det er prioritert midler til oppstart av flere nye tiltak, bl.a. for å bedre forholdene for kollektivtransporten og for gående og syklende på fv. 666 Singsakerringen og langs Brundalsforbindelsen i Trondheim kommune, forutsatt at det foreligger tilstrekkelige lokale avklaringer.

Bompenger til drift av kollektivtransport

Midlene brukes i hovedsak til økt kapasitet i buss-tilbudet og tilbudsutvikling i avtaleområdet, men også til drift av lokalbuss i omegnskommunene til Trondheim iht. mobilitetsplan, og til mindre tiltak på holdeplasser.

Nord-Jæren

I 2020 ble det inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom Samferdselsdepartementet og daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg.

Bypakken er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Bymiljøpakken. 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). Tiltakene i byvekstavtalen finansieres gjennom statlige, kommunale og fylkeskommunale midler samt bompenger gjennom Bypakke Nord-Jæren.

For å legge til rette for god samordning av tog-tilbudet og resten av kollektivtrafikken har Jernbanedirektoratet inngått avtale med Kolumbus AS, Rogaland fylkeskommunes administrasjons-selskap for kollektivtrafikk, om takst-, rute- og billettsamarbeid.

Resultater 2023

For 2023 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen. Tabell 4.25 og 4.26 viser henholdsvis trafikkutviklingen, inkl. byindeksen og de supplerende indikatorene.

Tabell 4.25 Trafikkutviklingen på Nord-Jæren

	Byindeksen ¹	2017–2023	2022–2023
Endring i trafikkmengde i pst.	0,5	-0,6	2,8

¹ Gjennomsnittet av trafikken for 2021–2023 sammenliknet med nivået i referanseåret 2017.

Byindeksen viser at trafikken er marginalt høyere enn i referanseåret. Utviklingen i trafikken må ses i sammenheng med den lave trafikken under koronapandemien. Trafikken i 2023 var noe lavere

enn i referanseåret, til tross for at trafikkøkningen fra 2022 til 2023 var høy.

Trafikkarbeidet for personbiler, som er en støt-teindikator der det også tas høyde for reiselengde, økte med 5,7 pst. fra 2018/2019 til 2022/2023.

Tabell 4.26 Supplerende indikatorer på Nord-Jæren

	2017/2018 (Referanseåret)	2022	2023
Til fots, andel i pst.	20	21	20
Sykkel, andel i pst.	7	8	6
Kollektiv, andel i pst.	9	9	11
Bilfører, andel i pst.	52	49	50
Bilpassasjer, andel i pst.	10	10	11
Antall kollektivreiser, buss, trikk, båt, i millioner	18,3	23,6	28,1
Antall kollektivreiser, jernbane, i millioner	4,3	4,3	5,1 ¹
Klimagassutslipp fra veisektoren, 1 000 tonn CO ₂ ekvivalenter)	286	237	

¹ Avvik fra tidligere år skyldes ny beregningsmetode. Tidligere beregninger for Jærbanen var basert på strekningen Stavanger til Ganddal, mens ny beregning inkluderer hele strekningen.

Kilde: Reisevaneundersøkelsen for transportmiddelfordeling, der tallene for referanseåret er fra 2018. Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene for hhv. antall togreiser og kollektivreiser og Statistisk sentralbyrå for klimagassutslipp, der tallene for referanseåret er fra 2017.

Det er små endringer i transportmiddelfordelingen fra 2018 til 2023, men bilfører- og sykkelandelen gikk noe ned, og andelen kollektiv økte. Stavanger kommune innførte gratis kollektivtransport på Nord-Jæren for kommunens folkestrengte innbyggere fra 3. juli 2023. Evalueringer viser at bruken av kollektivtrafikk økte på grunn av tiltaket, og at det var noe reduksjon i bruk av bil og sykkel, men at effekten av dette er noe usikker. Antallet kollektivreiser har hatt stor vekst sammenliknet med referanseåret. Klimagassutslippene fra veisektoren minket i 2022.

Areal og parkering

Gjennomsnittlig avstand mellom boliger og store sentra/knutepunkt er redusert i Sandnes kommune, men har økt noe i Stavanger kommune så langt i avtaleperioden. Det samme gjelder for

besøks-/arbeidsplassintensive virksomheter. Det er imidlertid en økning i avstand sammenliknet med forrige rapportering for 2021.

Andelen arbeidstakere som disponerer gratis parkeringsplass, er 55 pst. og har økt noe sammenliknet med forrige rapportering. Andelen offentlige parkeringsplasser som har tidsbegrensing, er redusert, mens andel offentlige parkeringsplasser som er avgiftsbelagte, har økt. Det er ikke rapportert om endringer i parkeringsnormene.

Budsjett og bruk av midler i 2023

Tabell 5.18 Foreløpig fordeling av midler i 2023, i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet og påfølgende omtale redegjør for hva midlene var planlagt brukt til i 2023.

I 2023 ble det brukt midler til å videreføre utbyggingen av flere delstrekninger på E39 Sykkelstamveien, rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalveien (del av Transportkorridor vest) og Bussveien.

På grunn av redusert behov ble det statlige bidraget til Bussveien redusert med 190 mill. kr i 2023, jf. Prop. 118 S (2022–2023) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023* og Innst. 490 S (2022–2023).

Mål og prioriteringer i 2025

Tabell 4.27 viser foreløpig fordeling av midler i 2025. Prioriteringene er basert på vedtak i Bymil-

jøpakkens administrative styringsgruppe. Endelig prioritering mellom enkelte tiltak blir gjort gjennom styringen av porteføljen og gjennom prosessen for lokalpolitisk behandling av Handlingsprogrammet for Bymiljøpakken for 2025–2028. De prioriterte prosjektene legger til rette for høy utnyttelse av arealer i sentrale områder og ved viktige knutepunkt for kollektivtrafikken og legger til rette for å overføre arbeidsreiser fra bil til sykkel, noe som forventes å bidra til å nå nullvekstmålet.

Tabell 4.27 Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2025

	Mill. kr			
	Statlige midler	Lokale midler	Bompenger	Totalt
Store riksveiprosjekter	175		195	370
Mindre investeringstiltak på riksvei	135		8	143
Store kollektivprosjekter – Bussveien	465	232	383	1 080
Belønningsmidler til byvekstavtaler	326			326
Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	60			60
Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	200			200
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	60			60
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei	136	12		148
Sum	1 557	244	586	2 387

Store riksveiprosjekter

Anleggsarbeidene på prosjektet E39 Osli–Hove videreføres. Midler vil også gå til rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen.

Mindre investeringstiltak på riksvei

Midlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, vil gå til å videreføre byggingen av E39 Sykkelstamveien på strekningen Schancheholen–Sørmarka.

Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane

Det er ikke satt av midler i 2025, men det nyttes statlige midler som tidligere er bevilget til oppgra-

deringer av Sandnes stasjon for å bedre mulighetene til å bytte mellom buss og tog på stasjonen.

Store kollektivprosjekter – Bussveien

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet.

Bussveien omfatter bygging av et sammenhengende høykvalitets buss-system på om lag 50 km fordelt på fire korridorer på Nord-Jæren. Det legges til rette for et kollektivtilbud med god punktlighet og høy kapasitet med tilhørende tilrettelegging for gående og syklende samt byutvikling langs traseen.

Det statlige tilskuddet til Bussveien er tidligere fastsatt til 5,2 mrd. 2019-kr, ekskl. merverdiavgift på fylkeskommunal og kommunal vei. Prismøregnet til 2025-kr er det statlige bidraget 7,1 mrd. kr. I 2023 ble det statlige bidraget økt til

7,5 mrd. 2025-kr, se nærmere omtale under post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter.

I 2025 videreføres byggingen av Korridor 1 mellom Stavanger og Sandnes. De øvrige korrido-

rene er fortsatt i planfasen. Tabell 4.28 tar utgangspunkt i fordeling av midler etter vedtak i Bymiljøpakkens styringsgruppe.

Tabell 4.28 Bussveien

Styringsramme ¹	Prognose sluttkostnad	Budsjett 2025				Restbehov per 01.01.26	
		Statlige midler, kap. 1332, post 63	Statlige midler, kap. 1332, post 66	Lokale bidrag	Bompenger	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Øvrig restbehov
		14 436	14 436	465	161	232	383

¹ Styringsramme inkl. mva.

Tilskudd til byområder

Belønningsmidlene vil i hovedsak bli brukt til drift av kollektivtransport og til Bussveien.

Tilskuddet til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk vil gå til reduserte billettpriser, takst-samarbeid tog/buss/båt/kystbuss og plassbestilling hurtigbåt.

Den ene halvparten av tilskuddet til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud vil i hovedsak bli brukt til Bussveien, bedre rutetilbud for kollektivtransport og elektrifisering av rutebuss. Den andre halvparten vil i likhet med tilskuddet til å fjerne rushtidsavgiften vil bli brukt til å kompensere for reduserte bompengeneinntekter fordi rushtidsavgiften på Nord-Jæren er fjernet.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Midlene vil gå til å videreføre byggingen av kollektivtraséen langs fv. 510 på strekningen mellom Jåttå og Ullandshaug (SUS/UiS) i Stavanger kommune. I tillegg vurderes det som aktuelt å prioritere midler til gang- og sykkeltiltak på fv. 334 Oalsgata i Sandnes kommune. Dette er et prosjekt man lokalt valgte å starte med bompenger i 2024. I 2025 er det aktuelt med bompenger og statlige midler til prosjektet.

Tromsø

I 2023 ble det inngått en byvekstavtale for perioden 2023–2032 mellom Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet, daværende Troms og Finnmark fylkeskommune og Tromsø kommune.

Resultater 2023

Tabell 4.29 viser trafikkutviklingen i Tromsø. Referanseåret er 2019. Byindeksen er hovedindikator for å følge opp nullvekstmålet. For Tromsø blir denne tilgjengelig fra 2026.

Tabell 4.29 Trafikkutviklingen i Tromsø

	2019–2023	2022–2023
Endring i trafikk-mengde i pst.	-10,2	-6,2

Tromsø har hatt en vesentlig reduksjon i personbiltrafikken. Noe av reduksjonen kan forklares med at det ble innført bompengeneinnkreving i Tromsø i januar 2023.

Trafikkarbeidet for personbiler, som er en støtteindikator der det også tas høyde for reiselengde, gikk ned med 11,2 pst. fra 2018/2019 til 2022/23.

Tabell 4.30 Supplerende indikatorer i Tromsø

	2019 (Referanseåret)	2022	2023
Til fots, andel i pst.	21	25	26
Sykkel, andel i pst.	4	6	7
Kollektiv, andel i pst.	12	13	17
Bilfører, andel i pst.	49	42	38
Bilpassasjer, andel i pst.	11	11	10
Antall kollektivreiser, buss, i millioner	10,3	11,9	14,3
Klimagassutslipp fra veisektoren, 1 000 tonn CO ₂ -ekvivalenter	83,9	77,9	

Kilde: Reisevaneundersøkelsen for transportmiddelfordeling. Kollektivselskapene for antall kollektivreiser. Statistisk sentralbyrå for klimagassutslipp.

Andelen reiser til fots, med sykkel og med kollektivtransport har økt sammenliknet med 2019. Andelen reiser som bilfører minket. Klimagassutslippene fra veitrafikk i byområdet minket i 2022 sammenliknet med referanseåret.

Areal og parkering

Det foreligger ikke tall for indikatorene for arealbruk. 35 pst. av arbeidstakerne disponerer gratis parkeringsplass.

Bruk av midler i 2023

I 2023 ble det i Tromsø brukt midler på bl.a. planlegging og prosjektering av prosjekter, bygging av tryggere skoleveier i flere skolekretser og til drift av bybusstilbudet i form av hyppigere avganger,

reduserte billettpriser utenfor rushtid og redusert pris på periodebilletter. I tillegg var det oppstart av bygging på prosjektene Giæverbukta kollektivterminal og ny fylkesvei på Stakkevollvegen nord.

Mål og prioriteringer i 2025

Handlingsprogrammet for byvekstavtalen for perioden 2024–2028 ble vedtatt av Tromsø kommune og Troms fylkeskommune sommeren 2024.

Tabell 4.31 viser foreløpig fordeling av midler i 2025. Prioriteringene er basert på vedtatt handlingsprogram. I 2025 prioriteres drift av kollektiv og reduserte billettpriser på kollektivtransport. Videre prioriteres tiltak for tryggere skolevei og bygging av ny fylkesvei på nordlige parsell av Stakkevollvegen samt oppstart av utvidelse av sykkelveien på Tromsøbrua.

Tabell 4.31 Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2025

Statlige midler	Lokale midler	Bompenger	Totalt	Mill. kr
209	121	297	627	

Nedre Glomma

Forslaget til byvekstavtale for Nedre Glomma er behandlet lokalpolitisk av Østfold fylkeskommune, Sarpsborg kommune og Fredrikstad kommune og av regjeringen. Det er ventet at avtalen kan inngås høsten 2024.

Mål og prioriteringer for Nedre Glomma i 2025 vil fastsettes i arbeidet med fireårig hand-

lingsprogram som vil starte opp først når avtalen trer i kraft.

I 2025 er det satt av 181 mill. kr i statlig bidrag til byvekstavtalen.

Kristiansandsregionen

Forslaget til byvekstavtale for Kristiansandsregionen er behandlet lokalpolitisk av Agder fylkes-

kommune og kommunene Kristiansand, Venne-
sla, Lillesand, Birkenes og Iveland og av regjerin-
gen. Det er ventet at avtalen kan inngås høsten
2024.

Mål og prioriteringer for Kristiansandsregio-
nen i 2025 vil fastsettes i arbeidet med fireårig

handlingsprogram som vil starte opp først når
avtalen trer i kraft.

I 2025 er det satt av 223 mill. kr i statlig bidrag
til byvekstavtalen.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025	Endring i pst.
1352	Jernbanedirektoratet	31 609 522	32 496 600	32 534 500	0,1
1354	Statens jernbanetilsyn	97 391	109 700	112 800	2,8
1356	Bane NOR SF	200 110			0,0
	Sum kategori 21.50	31 907 023	32 606 300	32 647 300	0,1

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025	Endring i pst.
4352	Jernbanedirektoratet	6 966	5 900	6 100	3,4
4354	Statens jernbanetilsyn	16 637	15 000	15 600	4,0
5611	Aksjer i Vygruppen AS	66 500	25 000		-100,0
5672	Bane NOR SF – Utbytte	50 000	53 000		-100,0
	Sum kategori 21.50	140 103	98 900	21 700	-78,1

Målene for samferdselspolitikken er trukket opp i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*.

Samferdselsdepartementets virkemidler i jernbanesektoren omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn samt eierstyring av Bane NOR SF, Vygruppen AS, Flytoget 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 anskaffer og eier persontog og leier disse ut til operatører som kjører persontogtrafikk etter avtale med staten. Entur har ansvaret for en nasjonal digital plattform for reiseinformasjon og billettering for kollektivtransport. Vygruppen er ett av flere transportselskap som bl.a. kjører 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 32,6 mrd. kr.

For kap. 1352 Jernbanedirektoratet foreslås det bevilget 32,5 mrd. kr. Av dette gjelder 25,7 mrd. kr kjøp av tjenester fra Bane NOR for drift og vedlikehold, fornying, planlegging og

investeringer i jernbaneinfrastruktur og 6,0 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.

Regjeringen prioriterer økt innsats på vedlikehold og fornying i tråd med prioriteringene i Nasjonal transportplan 2025–2036. Videre prioriterer regjeringen å fullføre igangsatte tiltak som vil gi et bedre togtilbud. Dette innebærer bl.a. rasjonell fremdrift av InterCity-prosjektene til Tønsberg, Moss og Hamar. Videre prioriteres kjøp av persontransport med tog der inngåtte avtaler tar hensyn til endringer i reisemønster og økte driftskostnader for togselskapene.

Jernbanedirektoratet har ansvaret for å fastsette standarder for kunngjøring av rutedata (reiseplanlegging) og elektronisk billettering samt for statens kjøp av tjenester innen reiseplanlegging og elektronisk billettering fra Entur. Det vises til omtale under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Til Statens jernbanetilsyn foreslås det bevilget 112,8 mill. kr.

Resultatrapport 2023

I samsvar med Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* rapporteres det på resultater i 2023 for de fem likestilte hovedmålene

- 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

Ved å oppfylle målene vil jernbanens brukere gis et godt togtilbud som møter deres transportbehov.

Mer for pengene

Målet om mer for pengene bygger opp under det overordnede målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.

Porteføljestyring ble innført som et verktøy i Nasjonal transportplan 2022–2033. Gjennom porteføljestyringen kan virksomhetene underveis i planperioden foreslå rekkefølge og omfang på prosjekter og tiltak som gjennomføres innenfor rammen av transportplanen. Dette skal gi trans-

portvirksomhetene verktøy og insentiver til å oppnå mer for pengene.

Kostnadsutvikling og gjennomføring av prosjektporteføljen

Bevilgningene til jernbanesektoren har vært på et høyt nivå de siste årene. En rekke store infrastrukturprosjekter er ferdige eller bygges. Det inkluderer bl.a. InterCity-prosjektene til Tønsberg, Moss og Hamar. I tillegg pågår innføring av nytt signalsystem ERTMS. Samtidig har kostnadene økt, og flere av de større investeringsprosjektene og effektpakkene som nå planlegges og gjennomføres, har blitt forsinket. Forsinkelser i innføringen av ERTMS kan også påvirke gjennomføringen og kostnader i de øvrige effektpakkene, jf. omtale under kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer.

Tabell 4.32 viser hva som var anslått å bruke til drift, vedlikehold, fornying, effektpakker og store investeringstiltak i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet sammenliknet med hva som faktisk ble brukt. Det ble gjennomført investeringstiltak på jernbanen under kap. 1352, post 73, som samlet var om lag 2,3 mrd. kr lavere enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2022–2023). Bevilgningen til investeringer kan også nyttes til fornying og vedlikehold av jernbanenettet når dette vurderes å gi best måloppnåelse. I 2023 ble det brukt om lag 1 mrd. kr mer til fornying av jernbaneinfrastrukturen og om lag 250 mill. kr mer til drift og vedlikehold enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2022–2023). Det lavere forbruket til investeringer gjelder i hovedsak

- innføring av signal- og trafikkstyringssystemet ERTMS på grunn av vesentlige forsinkelser og svak fremdrift
- effektpakken for flere og raskere tog på Østfoldbanen der de vanskelige grunnforholdene i Moss sentrum har ført til store forsinkelser i fremdriften for prosjektet Sandbukta–Moss–Såstad
- effektpakken for flere og raskere tog på Dovrebanen på grunn av senere anleggsstart for prosjektene Sørli–Åkersvika og Kleverud–Sørli samt at prosjektet Venjar–Eidsvoll–Langset ble billigere enn budsjettert
- effektpakken for flere tog i Oslo-navet der det ble lavere fremdrift i planarbeidet, bl.a. for prosjektet Brynsbakken, og ny avgreining Østre linje Østfoldbanen
- mindre investeringer der fremdriften ble lavere for mange tiltak, men i hovedsak under kategorien stasjon og knutepunkter

Tabell 4.32 Drift, vedlikehold, fornying og investeringstiltak på jernbanen i 2023 – anslag og forbruk

	Anslag i Prop. 1 S (2022–2023)	Mill. kr Forbruk 2023
Drift og vedlikehold	4 530	4 780
Fornyning	3 300	4 330
<i>Investeringer</i>		
Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo–Hamar)	2 700	2 290
Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg)	4 100	4 080
Flere og raskere tog på Østfoldbanen	3 400	3020
Flere tog på Vossebanen (Arna–Bergen)	1 200	1 460
Elektrifisering og infrastruktur for nytt togmateriell (Støren–Steinkjer)	500	690
Flere tog i Oslo-navet	375	90
Økt kapasitet ved Narvik stasjon og terminal	130	190
Infrastruktur for nytt togmateriell (Oslo-navet)	95	50
Banestrømforsyning/kapasitetsøkende tiltak	400	470
ERTMS	2 300	940
Mindre investeringer	1 900	1 550

Kilde: Jernbanedirektoratet

For å vurdere om man får mer jernbane for pengene ble det i Nasjonal transportplan 2022–2033 fastsatt indikatorer som viser netto nytte for aktuelle prosjekter og endring i investeringskostnad fra Nasjonal transportplan 2018–2029. Per første tertial 2024 viser indikatorene at porteføljen av prioriterte effektpakker har blitt mindre lønnsom sammenliknet med det som ble lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2022–2033. Dette skyldes en kombinasjon av økte kostnadsanslag, at flere tiltak har blitt omfattet og endrede forutsetninger i analysene. Effektpakkene *Flere tog i Oslo-navet*, *Kombitransport gods* og *To tog i timen Oslo–Skien* har størst negativ endring i netto nåverdi. Effektpakken *Flere tog på Vossebanen* (Myrdal–Bergen) har hatt positiv endring i netto nåverdi.

Styringen av jernbanesektoren

Samferdselsdepartementet har gjennomgått organiseringen og selskapsstrukturen i jernbanesektoren. Organisatoriske og styringsmessige utfordringer er kartlagt, og departementet har iverksatt en rekke tiltak. Konkurransen om persontogtilbudet på Østlandet er stanset og tildelt direkte til

Vygruppen. Konkurransene om drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen er også stanset, og Spordrift AS ble i 2023 tilbakeført til Bane NOR for å sikre helhetlig kontroll over tilstanden på jernbaneinfrastrukturen. Fra 2024 er det innført oppdragsbrev til Bane NOR som erstatter den tidligere overordnede avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Bane NOR. I oppdragsbrevet setter Samferdselsdepartementet overordnede rammer for den statlige finansieringen til foretaket gjennom å fastsette mål, vilkår og krav til rapportering. Videre er jernbaneforskriften revidert for å få tydeligere frem ansvar og roller i jernbanesektoren.

Jernbanedirektoratet har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet etablert et helhetlig risikostyringssystem for sektoren. Systemet inkluderer innsatsfaktorene som er nødvendige for å forbedre togtilbudet og bidra til at utviklingen av infrastruktur, togmateriell, digitale tjenester, billett-systemer og rutetabeller henger sammen. Videre er det etablert et program for økt driftsstabilitet samt et program for kundetilfredshet under ledelse av Jernbanedirektoratet, der Bane NOR, Entur, Norske tog og togoperatørene deltar.

Effektiv bruk av ny teknologi

Jernbanesektoren skal være innovativ, dele data og utnytte ny teknologi. Jernbanedirektoratet leder Norges innovasjonsarbeid i Europe's Rail Joint Undertaking (EU-rail), som er et partnerskap innenfor EUs rammeprogram for forskning (Horisont Europa) og driver EUs innovasjonsprogram for jernbane.

I 2023 ble det etablert to koordinerings- og samhandlingsarenaer innen teknologi og innovasjon, bl.a. *Rådgivende innovasjonsstyre* og *Nettverk for tilstandsbasert og prediktivt vedlikehold*. Rådgivende innovasjonsstyre består av teknologi- og innovasjonsledere hos norske jernbaneaktører, og det arbeider med strategisk styring av innovasjon og teknologiutvikling på jernbanen i Norge. Nettverk for tilstandsbasert og prediktivt vedlikehold har som mål å øke innovasjon og teknologiutvikling innenfor fagområdet. Nettverket er i praksis en møteplass for fagfolk i jernbanesektoren, entreprenører, forskere, akademia og næringsliv, og det skal styrke samarbeidet og gi tilgang til de nyeste fremskrittene innen vedlikehold av jernbaneinfrastruktur.

I 2023 arbeidet Jernbanedirektoratet for økt deling og bruk av data. Det er innarbeidet krav om økt deling av data i avtalene for de to trafikkpakkene på Østlandet. Slike krav vil bli innarbeidet for øvrige trafikkpakker i løpet av 2024. Fra og med desember 2023 eier Jernbanedirektoratet både data og metode for passasjertall om bord på tog. Dette er et resultat av prosjektet *Fram*. *Fram* gir Jernbanedirektoratet betydelige mengder med data om reisestrømmer, som kan deles og brukes internt og eksternt. Dette bidrar til mer åpenhet og bedre analyser.

Utredning av ny teknologi og nye løsninger innenfor infrastruktur var også en viktig oppgave for Jernbanedirektoratet i 2023. I løpet av året ble de tre konseptvalgutredninger som skal vurdere nye teknologiske løsninger for jernbanen, ferdige. Det er

- fremtidig kommunikasjonssystem for jernbane for å utrede ny standard for neste generasjon kommunikasjonssystem for jernbanen (FRMCS) som skal erstatte GSM-R
- bedre utnyttelse av ERTMS – Automatisk togfremføring (ATO) – vurdere om, og i så fall hvilke, automatiske togfremføringskonsepter som er egnet i Norge, inkl. nivå av automatisering samt hvilke togstrekninger som kan være aktuelle

- reduserte utslipp av klimagasser på jernbane (KVU Green) – vurdere alternativer som reduserer utslipp fra jernbanen, herunder driftsform/driftsteknologi

I 2023 fortsatte Bane NOR arbeidet med å ta i bruk ny teknologi for å utføre foretakets oppgaver på en mer effektiv måte. Nytt, digitalt signalsystem ERTMS bruker ny teknologi til mer effektiv togfremføring. Bane NOR har tatt i bruk teknologi som maskinlæring, sensorikk og videokameraløsninger for bl.a. å vurdere tilstanden i jernbaneinfrastrukturen og en rekke andre områder innenfor foretakets portefølje.

Både Jernbanedirektoratet og Bane NOR deltar i det tverrsektorielle datasamarbeidet med de øvrige transportvirksomhetene, med mål om å dele data på tvers. For nærmere informasjon om datasamarbeidet, se omtale under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det en ambisjon om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030 sammenliknet med 2005. Jernbane er en energieffektiv, klimavennlig og arealeffektiv transportform. Den bidrar til å transportere mange mennesker miljøvennlig, effektivt og sikkert mellom og rundt de store byene. Store godsmengder kan fraktes over lange avstander på en klimavennlig måte.

Klimagassutslipp fra jernbanen kommer hovedsakelig fra togfremføring ved bruk av dieseldrevne tog på ikke-elektrifiserte strekninger, fra utbygging og drift- og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen og fra arealbruksendringer.

Utslipp fra jernbanetrafikk

Jernbanen er en tilnærmet nullutslippsløsning. Det rapporteres på «direkte» klimagassutslipp fra jernbanetrafikk med dieseldrevne tog på ikke-elektrifiserte strekninger. Utslipp fra den samlede jernbanetrafikken utgjør en svært liten andel av det samlede utslippet fra transport. Tabell 4.33 viser utslippstall for jernbanetrafikk i perioden 2020–2022. Utslippstall for 2023 publiseres i november 2024. Økt utslipp fra 2021 til 2022 skyldtes i hovedsak økt togtrafikk etter koronapandemien, og at det er tatt i bruk nytt togmaterieell som har større kapasitet og høyere dieselforbruk enn togmaterieellet det erstattet. I tillegg ble det i 2022 kjørt flere doble togsett enn tidligere.

Tabell 4.33 Direkte klimagassutslipp fra jernbanetrafikk

	Tonn CO ₂ -ekvivalenter		
	2020	2021	2022
Direkte klimagassutslipp fra jernbanetrafikk	48 000	49 000	58 000

Kilde: Statistisk sentralbyrå

I konseptvalgutredningen for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane, KVVU GREEN, er det redegjort for ulike muligheter for klimagassreduksjon på jernbane, jf. svar på anmodningsvedtak nr. 553 av 10. mai 2022 og 709 av 10. juni 2022 i Del I.

I 2023 utarbeidet Bane NOR en utredning om tiltak for økt kapasitet på Ofotbanen slik at enda mer gods kan fraktes på jernbane mellom nord og sør.

Utslipp fra drift, vedlikehold og utbygging av jernbaneinfrastruktur

Tabell 4.34 viser direkte klimagassutslipp fra drift, vedlikehold og utbygging av jernbaneinfrastruktur i perioden 2020–2023. Bane NORs utslipp fra

arbeid med infrastrukturen tilsvarte om lag 37 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2023, som er om lag 3 000 tonn lavere enn i 2022. Resultatene for perioden 2020–2023 viser ingen tydelig reduksjon i klimagassutslippene. Usikre målemetoder, manglende datakvalitet og mangelfulle rapporteringsrutiner gjør målingene usikre.

Bane NOR tok fra 2023 i bruk en modell for klimaregnskap som gjør det lettere å følge trender i klimagassutslippene, og som vil gi bedre datakvalitet. I 2023 gjennomførte Bane NOR tre piloter for utslippsfrie anleggsplasser. Tilskuddsordningen for utslippsfrie anleggsplasser i transportsektoren er omtalt under Programkategori 21.10 Administrasjon.

Tabell 4.34 Klimagassutslipp fra drift, vedlikehold og utbygging av jernbaneinfrastruktur

	Tonn CO ₂ -ekvivalenter			
	2020	2021	2022	2023
Drift og vedlikehold	20 700	19 400	17 452	18 100
Utbygging	22 800	15 700	23 304	19 330
Sum	43 500	35 100	40 756	37 430

Kilde: Bane NOR

Utslipp fra arealbruksendringer

Utslipp fra arealbruksendringer som følge av utbyggingsprosjekter ble rapportert for første gang i 2023. Basert på totalt arealbeslag gjennom hele byggeperioden fra prosjekter som ble ferdige i 2023, har Jernbanedirektoratet estimert et samlet arealbeslag på 1 990 dekar. Dette utgjør utslipp tilsvarende 105 142 tonn CO₂-ekvivalenter. Arealbeslag kom i all hovedsak fra prosjektet Venjar-Eidsvoll–Langset på Dovrebanen og Follobanen.

Naturmangfold og forurensing

Jernbanens påvirkning på naturmangfold og vannmiljø skjer i all hovedsak gjennom utbygging av ny infrastruktur og gjennom drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur. I de store utbyggingsprosjektene skal Bane NOR ta hensyn til naturmangfold og vannkvalitet som en del av planleggings- og prosjekteringsarbeidet, og ved behov blir det utformet detaljkraav for utslippstillatelser. De viktigste tiltakene som Bane NOR gjennomfører, er kontroll og oppfølging av miljøkrav i kontraktene.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er *Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal*

eller vesentlig regional verdi definert som indikator for transportsektorens påvirkning på naturmangfold. Indikatoren baseres på ferdigstilte investeringsprosjekter. Den totale mengden nedbygd verdifull natur i ferdigstilte prosjekter i 2023 er anslått til 121 dekar.

Det viktigste tiltaket Bane NOR gjennomfører mot plast- og mikroplastforurensing, er kontraktkrav. Eksempler på dette er krav til bruk av elektroniske tennere ved sprengningsarbeider, bruk av stålfibre i stedet for plastfibre i sprøytebetong og reduksjon av avfall i utbyggingsprosjektene. For å forbedre avfallssorteringen innen drift og vedlikehold gikk Bane NOR i 2023 systematisk gjennom og oppgraderte alle sine avfallsstasjoner. Tiltaket er ventet å forebygge plast- og mikroplastforsøpling. Målet er å oppnå minst 80 pst. avfallssortering. Sorteringsgraden for prosjektene var i 2023 på 86 pst.

Bane NOR setter krav til entreprenørene om at bruk av kjemikalier skal være i henhold til lover og regler, og dette følges opp via en miljøoppfølgingsplan. Forbruket av plantevernmidler i sporet er nesten halvert siden 2015. Sprøytetoget som brukes i forbindelse med sprøyting langs linjene, sprøyter kun mot der det er vegetasjon. GPS-posisjonering på toget som er koblet mot kartsystemer, gir mulighet for å forhåndsprogrammere alle områder der det skal tas særskilt hensyn, og fortløpende supplere og kvalitetssikre data under sprøytingen.

Sammen med Statens vegvesen har Jernbanedirektoratet utviklet en metode for før- og etterundersøkelser av økosystemer og naturmangfold i forbindelse med større utbyggingsprosjekter. Formålet er å få kunnskap om påvirkningen av utbygging og drift av transportinfrastruktur og hvor godt kompensierende tiltak virker slik at negative konsekvenser for økosystemer og naturmangfold kan begrenses.

Dyrket mark

I 2023 ble 613 dekar dyrket mark omdisponert til jernbaneanlegg for prosjekter som var ferdige, og 676 dekar i prosjekter som var under utbygging. Av dette ble 210 dekar dyrket mark kompensert i ferdige prosjekter og 486 dekar i pågående prosjekter. Netto nedbygging av dyrket mark fra jernbaneanlegg på 593 dekar i 2023 utgjør en betydelig del av det nasjonale målet om å begrense nedbygging til maksimalt 2 000 dekar per år. Trenden viser imidlertid en klar prioritering av bevaring av dyrket mark og matjord. Tabell 4.35 angir jordbruksareal som gikk tapt som følge av ferdige jernbaneprosjekter i 2023, fordelt på arealtypene fulldyrket jord, overflatedyrket jord og innmarksbeite. Bane NOR er i ferd med å etablere rapportering fordelt på arealtypene, og informasjonen om dette er foreløpig begrenset til prosjektene som er satt opp.

Tabell 4.35 Omdisponert dyrket mark for ferdige jernbaneprosjekter i 2023

Prosjekt	Dekar			
	Omdisponert dyrket mark	Fulldyrket jord	Overflatedyrket jord	Innmarksbeite
Dovrebanen: Venjar–Eidsvoll–Langset ¹	427	427	0	0
Follobanen	186	83	32	71
Sum	613	510	32	71

¹ Foreløpig rapportering

Kilde: Bane NOR

Lokal støy- og luftforurensing

Selv om jernbanedrift totalt sett er en liten kilde til lokal støy- og luftforurensing, gjør Bane NOR avbøtende tiltak i utbyggingsprosjekter. I 2023 deltok Jernbanedirektoratet i et tverrsektorielt arbeid med nye nasjonale mål og indikatorer for støy.

Kulturminner

Norsk jernbanemuseum bidrar til å ivareta jernbanens kulturminner, særlig historisk materiell, og forvalter tilskudd for kulturminner i jernbanesektoren. I 2023 ble det utbetalt 22,8 mill. kr i drifts- og vedlikeholdsstøtte til museumsbaner. Det var sju ulike mottakere, bl.a. Krøderbanen, Gamle Vossebanen og Thamshavnbanen. I alt ble det utbetalt

2,3 mill. kr i prosjektstøtte til 13 ulike prosjekter for å ta vare på og formidle kulturminner i jernbanesektoren. Blant de største prosjektene var vognhall og restaurering av lokomotiv på Setesdalsbanen og vognhall på Gamle Vossebanen.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Sikkerhet

Sikkerhetsnivået på det norske jernbanenettet er blant de høyeste i Europa. Tall for indikatorene *Antall drepte* og *Antall alvorlig skadde* er lave og viser at sikkerheten ved jernbanen over flere år har vært stabilt god. De som omkom, oppholdt seg i sporet eller på planoverganger.

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 samtrafikkvevne.

Sikkerheten på jernbanen er et resultat av systematisk og langsiktig sikkerhetsarbeid over flere år for å sikre infrastrukturen og hindre ulykker. Alvorlige hendelser skyldes bl.a. personer som er i sporet eller på planoverganger når toget kommer, eller kan oppstå som følge av naturfarer som ras og utglidninger. Dette er risikoforhold det kan være vanskelig å finne effektive og målrettede tiltak mot. Som kunnskapsgrunnlag for arbeidet har Jernbanedirektoratet gjennomført en analyse av naturfarer relatert til et klima i endring. Norsk jernbane har i nyere tid ikke vært utsatt for alvor-

lige hendelser med personskaade som følge av ras eller utglidninger.

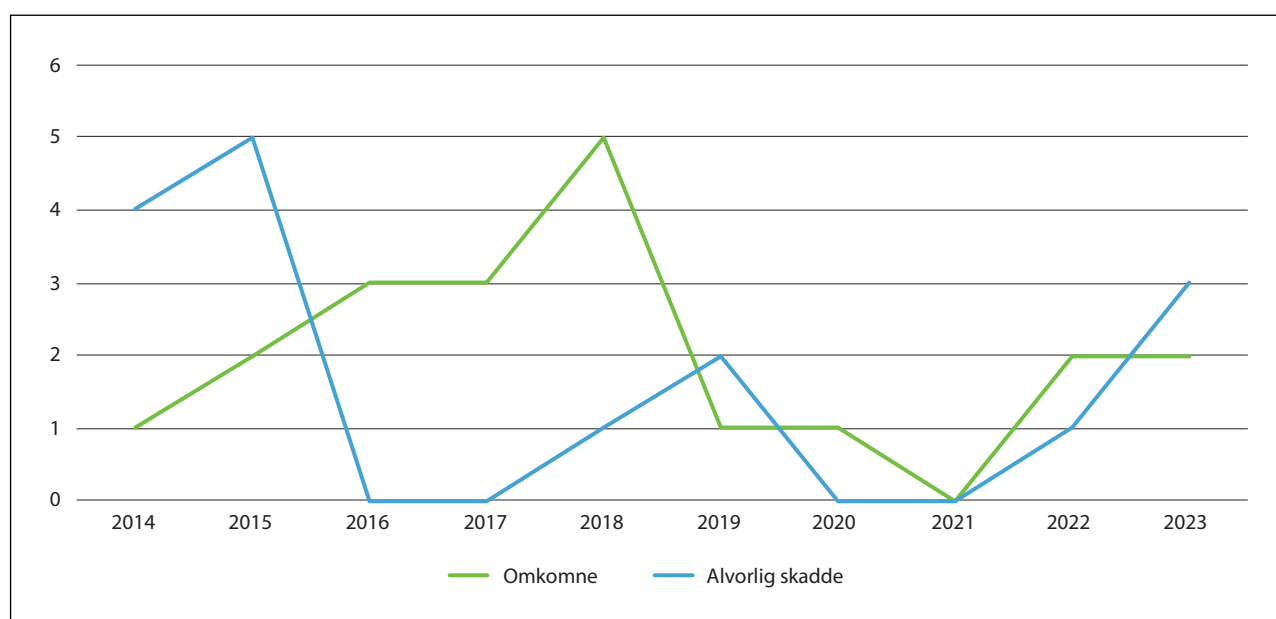
Utrulling av det nye signalsystemet ERTMS er et viktig område for sikkerhet og samtrafikk. Statens jernbanetilsyn har tett samhandling med EUs jernbanebyrå (ERA) i prosesser som omhandler jernbanesikkerhet og teknisk harmonisering. Søknadsprosesser koordineres gjennom en felles søknadsportal (One-Stop Shop).

Det er mange usikrede planoverganger i Norge, og risikoen for uønskede hendelser er stor. Statens jernbanetilsyn fulgte også i 2023 opp risikoforhold ved kryssing av slike planoverganger. Tilsynet følger opp at Bane NOR arbeider systematisk med å bedre sikkerheten ved disse. Tidsbegrensede tillatelser til kompenserende tiltak, som ringerutiner på planoverganger med dårlig sikt, ivaretar sikkerheten frem til varige løsninger er på plass.

Ett av de prioriterte temaene i 2023 var rapportering fra virksomheter som driver transport på jernbane, trikk og T-bane av uønskede hendelser og hvordan de bruker hendelsene i risikovurdering av driften. Statens jernbanetilsyn prioriterte godstogselskapene. Som et resultat av tilsynene blir feil på materiell i større grad vurdert ut fra om de kan ha konsekvenser for sikkerheten. Dette er viktig læring for å unngå ulykker.

Sikkerhet i taubaner og fornøylesinnretninger

For å bidra til økt kunnskap og etterlevelse av regelverket informerer Statens jernbanetilsyn



Figur 4.4 Antall omkomne og alvorlig skadde i ulykker på jernbanenettet 2014–2023

Kilde: Jernbanedirektoratet

virksomheter med taubane og fornøyelsesinnretninger om kravene til sikkerhetsstyring. Dette inkluderer endrede regler fra 1. juli 2023.

I 2023 så Statens jernbanetilsyn særskilt på vedlikehold og redningsberedskap i stolheis. Vedlikehold av utmattingsbelastede komponenter er viktig for å sikre at taubanene er trygge. Tilsvarende er god redningsberedskap en forutsett stans, spesielt under forhold med kulde og vind. Tilsyn som ble gjennomført, viste at mange virksomheter ikke foretar spesielle inspeksjoner av bl.a. utmattingsbelastede komponenter og magnetinduktiv testing av ståltau slik regelverket krever. Statens jernbanetilsyn har i noen tilfeller pålagt stans av virksomheter der spesielle inspeksjoner ikke er gjennomført.

Statens jernbanetilsyn gjennomførte brukertester for å samle informasjon om hvordan bransjen forstår kravene i tivoliforskriften. For å øke forståelsen og etterlevelsen av regelverket brukes resultatene til å gjøre reglene tydeligere og forbedre veiledningen til virksomhetene. Statens jernbanetilsyn gjennomførte også et større prosjekt for å forenkle søknadsprosessene for driftstillatelser for fornøyelsesinnretninger.

Ved alvorlige ulykker og hendelser i berg-og-dal-baner i land utenfor Norge, som f.eks. ulykken i Stockholm på berg-og-dal-banen Jetline i fornøyelsesparken Gröna Lund sommeren 2023, undersøker Statens jernbanetilsyn om det er mulige sammenliknbare komponenter i norske berg- og dalbaner. Det var ikke behov for nye tiltak i Norge.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Aktørene i jernbanesektoren samarbeider om samfunnssikkerhet.

Jernbanedirektoratet har et overordnet ansvar for at arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i jernbanesektoren er helhetlig. Bane NOR har som infrastrukturforvalter det operative ansvaret for å koordinere øvrige aktører i sektoren, legge til rette for at alle jernbaneforetakene kan drive i samsvar med gjeldende sikkerhetskrav, samordne beredskapen og beslutte tiltak. Foretaket arbeider helhetlig og systematisk med å styrke jernbaneinfrastrukturens kapasiteter innen samfunnssikkerhet. Målene for akseptabel sikkerhet skal nås både gjennom forebygging og beredskap. Beredskapsarbeidet baseres på risikokontroll gjennom kartlegginger og overvåking.

Flere uønskede hendelser ble fulgt opp i 2023, herunder togstansene i Romeriksporten på Gar-

dermobanen 12. desember 2022 og i Blixtunnelen på Follobanen 22. mai 2023. Disse hendelsene var en stor påkjenning for togpassasjerene. I desember 2023 sporet et malmtog av på svensk side av Ofotbanen (Malmbanan). Det ble store skader på infrastrukturen og langvarig stopp i togtrafikken som medførte store økonomiske tap.

Ekstremværet *Hans* i august 2023 ble håndtert uten at liv og helse gikk tapt, men fikk store konsekvenser for togtrafikken, bl.a. på grunn av kollapsen av Randklev bru på Dovrebanen. I tillegg førte *Hans* til ekstraordinære kostnader i sektoren og belastning for godsaktørene og togkundene. I forkant av det varslede ekstremværet ble det lagt betydelig vekt på å hindre konsekvenser for liv og helse. Utbedringene av dreosanleggene som ble gjennomført etter flommen i 2013, bidro til at ekstremværet gjorde lite skade på infrastrukturen sammenliknet med i 2013. Statens jernbanetilsyn har økt tilsynet med vedlikehold av bruer. Dette har ført til at oppfølging av vedlikeholdsrutiner og risikovurderinger ved avvik fra disse har blitt skjerpet.

Jernbanedirektoratet startet i 2023 arbeidet med et kunnskapsgrunnlag for klimatilpasning av jernbanen, og har som en del av dette utarbeidet en klimasårbarhetsanalyse for jernbanenettet. Kartlegging av flomfaren blir utført for alle baner, og kapasiteten for alle stikkrenner under banene blir beregnet, og de blir rangert etter sin evne til å tåle en 200-årsflom med klimapåslag. Ved utgangen av 2023 var alle banestrekningene, med unntak av Østfoldbanen østre linje samt planlagte og idriftsatte dobbeltspor på Dovrebanen, ferdig kartlagt. De siste strekningene blir kartlagt i 2024.

Bane NOR bruker systemet *Værberedskap*. Det legger til rette for at foretaket løpende kan vurdere infrastrukturens tålegrenser og om det er nødvendig å innføre begrensinger på togtrafikken, samtidig som kapasiteten overvåkes gjennom inspeksjoner.

For å bedre den digitale sikkerheten i sektoren ble det også arbeidet med sektorvis responsmiljø. I 2023 utarbeidet Jernbanedirektoratet og Bane NOR et faglig underlag for å etablere dette i Bane NOR.

Samfunnssikkerhet berører også store deler av Statens jernbanetilsyns arbeidsområder, som tillatelser, tilsyn og regelverksutvikling.

Statens jernbanetilsyns arbeid med de prioriterte områdene i Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren er i hovedsak knyttet til behandling av søknader om tillatelser og tilsyns- og veiledningsaktivitet for å etterse om jernbanevirksomhetene følger kravene

i sikkerhetsforskriften og sikringsforskriften. Det er etablert et helhetlig risikobilde til bruk i virksomhetsplanleggingen som også inkluderer samfunnssikkerhet.

Tilsynets egen strategi for samfunnssikkerhet er tilpasset etatens ansvarsområde og avgrenset til jernbanevirksomhet, trikk og bane samt organisasjonsutvikling. I 2023 var ett av de prioriterte områdene veiledning om krav i forskrift om nasjonal beredskap på jernbane.

Beredskapen er styrket gjennom Statens jernbanetilsyns oppfølging av togstansen i Romeriksporten i desember 2022. Statens jernbanetilsyn følger opp styring av vedlikehold på infrastrukturen, som ved områder utsatt for ekstremvær og ras, f.eks. etter kollapsen av Randklev bru.

Statens jernbanetilsyn førte i 2023 også tilsyn innen digital sikkerhet, som har forbedret IKT-sikkerhet for operative systemer.

Dyrepåkjørsler

Hvert år blir et høyt antall elg, rådyr, tamrein og sau påkjørt av toget. Dyrene påføres lidelser, og det er også personlige og administrative kostnader. I 2023 ble 2 124 dyr påkjørt. Årlig gjennomsnitt for perioden 2014–2023 er om lag 2 000 påkjørte dyr.

Bane NOR har gjennom flere år systematisk ryddet vegetasjon langs sporet, samarbeidet med reieiere om ulike tiltak og gjennomført saktekjøring i perioder der rein oppholder seg langs sporet. Antall påkjørte tamrein var lavere i 2023 enn på mange år. Selv om det er stor variasjon fra år til år på grunn av vær- og snøforhold, kan en medvirkende årsak være at Bane NOR har prioritert å sette opp viltgjerder på flere av de mest utsatte strekningene.

I 2023 ble det testet flere nye teknologiske løsninger for å oppdage og skremme bort dyr fra

sporet. Bane NOR er med i flere forskningsprosjekter for å finne løsninger som er både kostnadseffektive og har minst mulig negative effekter på dyr og menneskers bruk av landskapet.

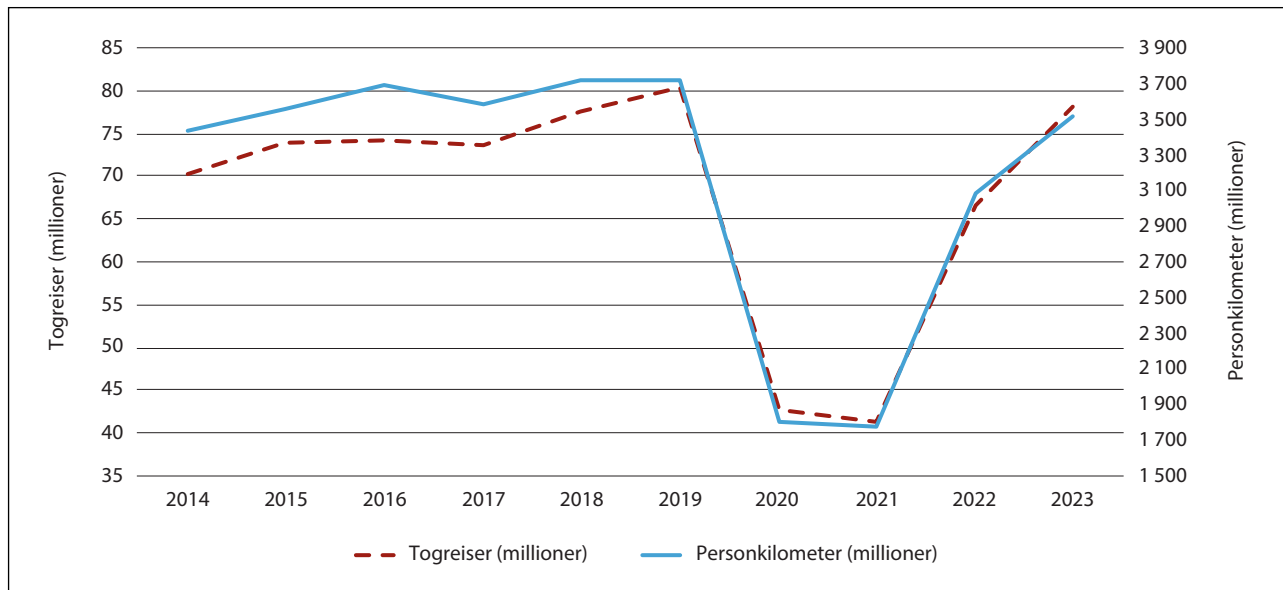
Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Et attraktivt jernbanetilbud skal inngå som en del av et sammenhengende transportsystem. God driftsstabilitet er viktig for at både passasjerer og gods får en enklere reisehverdag og kommer frem til planlagt tid. De reisende skal oppleve det samlede transporttilbudet som sømløst, både mellom ulike togreiser og mellom tog og fylkeskommunal kollektivtransport.

Persontrafikk med tog

I 2023 var det til sammen 78,2 mill. reiser på det nasjonale jernbanenettet. Dette er en økning på 17,3 pst. fra 2022 og tilsvarer 94,1 pst. av nivået i toppåret 2019. I 2023 ble det kjørt 3,5 mrd. passasjerkilometer, som er en økning på 14,1 pst. fra 2022. Figur 4.5 viser utviklingen i persontrafikk på jernbane i perioden 2014–2023, målt i antall reiser og antall personkilometer, mens tabell 4.36 viser persontransporten med tog i 2023 fordelt på ulike togtyper.

Antall reisende med tog er økende etter koronapandemien, men på noen områder er reiseaktiviteten fortsatt lavere. Ekstremværet *Hans* og annen kraftig nedbør i august 2023 påvirket flere strekninger resten av året og særlig person- og godstogtrafikken på Dovrebanen og Rørosbanen. Antallet persontogavganger ble redusert for å gi plass til flere godstog på Rørosbanen. Det ble satt opp buss for tog på deler av strekningen på Dovrebanen, og nattogtilbudet ble avviklet så lenge banen ikke var i full drift.



Figur 4.5 Persontrafikk med tog 2014–2023

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Tabell 4.36 Persontransport med tog på ulike togtyper i 2023

Togtype	Transportvolum		Transportarbeid		
	1 000 reiser	Andel i pst.	Mill. personkm.	Andel i pst.	Km per reise
Lokaltog Oslo	41 511	53,1	955	27,2	23
Lokaltog Stavanger, Bergen, Trondheim	8 490	10,9	221	6,2	26
Flytoget	5 548	7,1	284	8,1	51
Mellomdistanse ¹	19 274	24,6	1 133	32,2	59
Langdistanse og nattog ²	2 936	3,8	883	25,1	301
Grensekryssende tog	461	0,6	36	1	78
Sum alle togtyper	78 220	100	3 513	100	45

¹ Mellomdistanse omfatter InterCity-strekningene (Oslo–Tønsberg/Skien, Oslo–Hamar/Lillehammer og Oslo–Fredrikstad/Halden), Gjøvikbanen og korte regiontog.

² Langdistanse omfatter Bergensbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen.

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Tilbudsforbedringer for jernbanens kunder

I Trafikkpakke 2 Nord ble Kvitfjell stasjon gjenåpnet i 2023.

På Østlandet ble følgende forbedringer gjennomført fra desember 2023

- fra to til fire tog i timen på lørdager på linje L2 Stabekk–Ski
- rushtidsavganger Kolbotn–Oslo S med fire avganger i hver retning er forlenget til/fra Ski
- forbedret helgetilbud med timesfrekvens på linje R22 Oslo S–Mysen/Rakkestad

- alle avganger på linje R21 Moss–Oslo S/Stabekk ble forlenget til Stabekk
- flere rushtidsavganger på linje R21 Moss–Oslo S/Stabekk
- bedre helgetilbud i Oslokorridoren der linje R13 Drammen–Dal fikk 30-minutters frekvens hele helgen og linje R14 Asker–Kongsvinger timesfrekvens hele helgen
- flere helgeavganger på linje RE10 Lillehammer–Drammen og RE11 Skien–Eidsvoll slik at det kjøres normalfrekvens nesten hele helgen

Redusert reisetid

Etter hvert som tilbudsforbedringer i en effekt-pakke ferdigstilles, rapporteres endringer i gjennomsnittlig reisetid. Reisetidsbesparelsen beregnes ved å sammenlikne tid ombord og ventetid mellom rutetabellen som forelå året før ferdigstillelse av effektpakken, og rutetabellen som foreligger året etter ferdigstillelse.

Tilbudsforbedringer knyttet til dobbeltspor Venjar–Eidsvoll–Langset som ble ferdig i 2023, reduserte tiden om bord med 5,25 minutter i grunnrute og 4,85 minutter i rushtid. Dette prosjektet er en del av effektpakken *Flere og raskere tog på Dovrebanen, Oslo–Hamar*. I tillegg til reisetidsbesparelsen rapporterer Bane NOR også om bedre punktlighet og økt kapasitet.

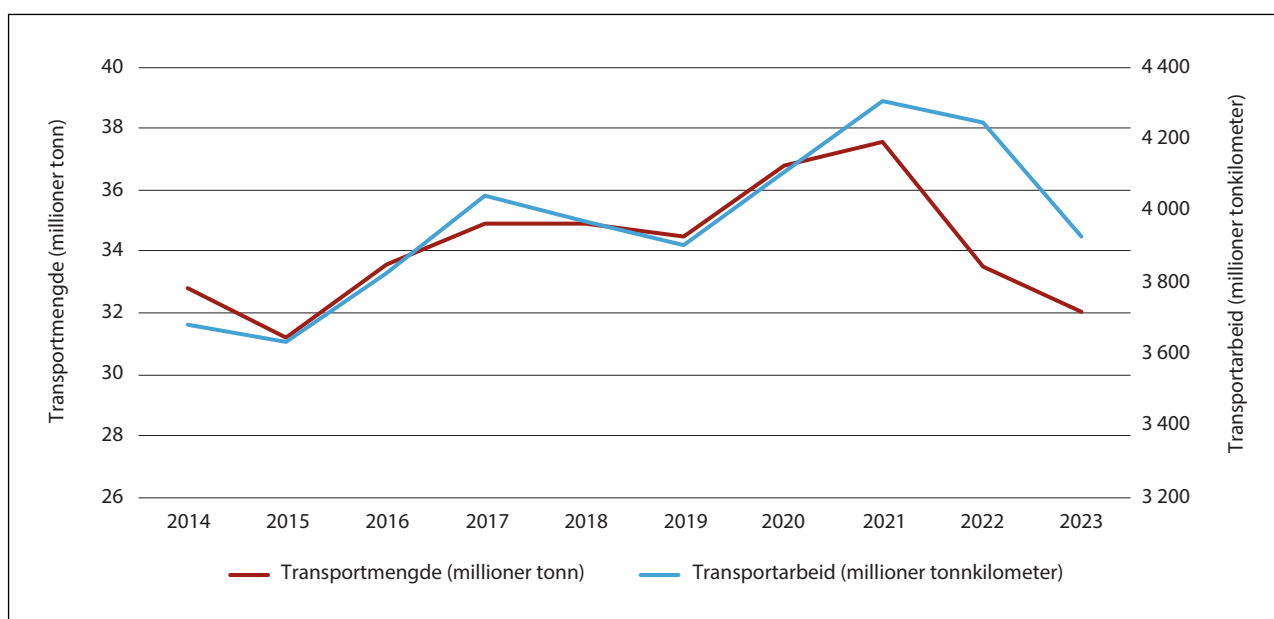
Trafikkutvikling – godstog

Figur 4.6 viser utviklingen i godstransport med jernbane i perioden 2014–2023, målt i transportmengde (antall tonn) og transportarbeid (tonnkilometer). I perioden 2019–2022 hadde godstransport på jernbane en god utvikling. Fra 2022 til 2023 ble imidlertid transportmengden på jernbane redusert med 8,8 pst., mens transportarbeidet ble redusert med 9,8 pst. Hovedårsaken er redusert transport av malm på Ofotbanen og redusert kapasitet i perioden Dovrebanen var stengt etter kollapsen av Randklev bru.

For godsoperatørene innen kombinerte transporter, dvs. standardiserte containere og andre transportenheter som kan fraktes av lastebil, tog og båt, var 2023 et vanskelig år økonomisk. Sterkt redusert kapasitet til Midt- og Nord-Norge fra Østlandet fra august 2023 førte til at volumene som ble fraktet med tog mellom Alnabru til Trondheim, Åndalsnes og Bodø, ble redusert med 40 pst. Til tross for støtteordningen som dekte 95 pst. av endret driftsresultat, vil godsoperatørene tape om lag 15 mill. kr. For en næring med lav lønnsomhet kan slike tap få store konsekvenser.

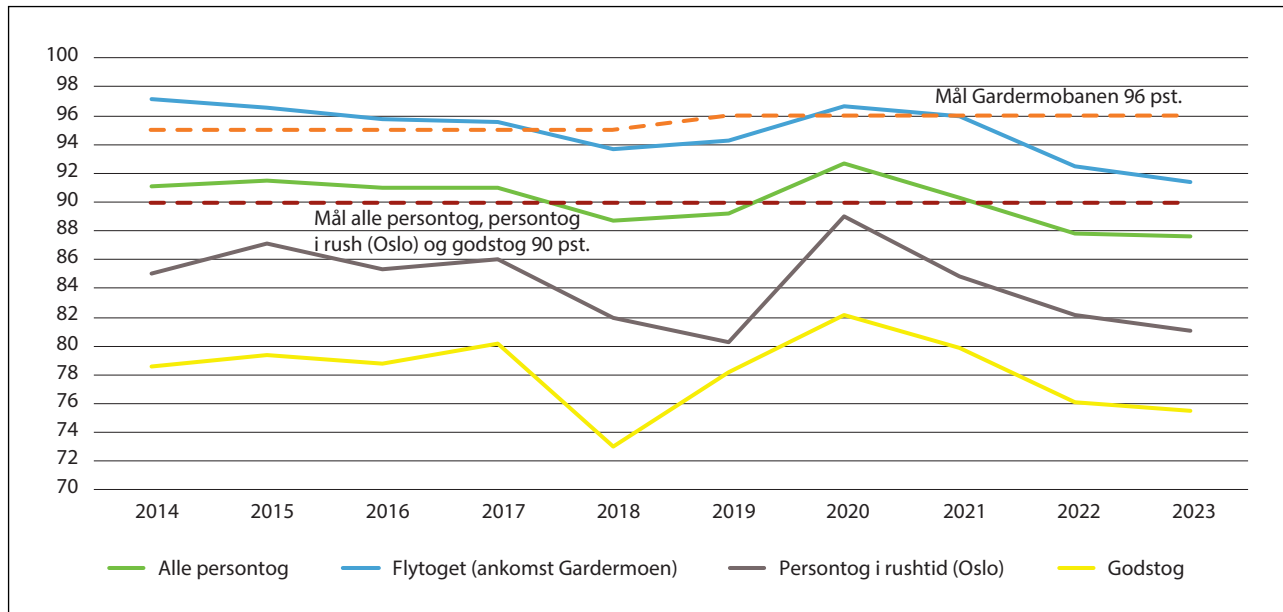
Driftsstabilitet – punktlighet, regularitet og oppetid

Det er et mål i Nasjonal transportplan 2022–2033 at transportsystemet skal bli mer effektivt og pålitelig. I jernbanesektoren innebærer målet at antall timer med forsinkelser skal reduseres. Forsinkelser og driftsstabilitet måles gjennom punktlighet, regularitet og oppetid. Figur 4.7 viser utviklingen i punktlighet for person- og godstog i perioden 2014–2023, mens tabell 4.37 viser mål og resultater for driftsstabiliteten i 2023. Driftsstabiliteten ble i 2023 vesentlig lavere enn målene og ble også svakere enn i 2022. Flere større enkelthendelser og feil på kjøretøy og tog som kommer forsinket fra utlandet, påvirket driftsstabiliteten negativt. Mange innstillinger skyldes også høy aktivitet i investeringsprosjekter, arbeid med fornying og stenging av infrastruktur for arbeider i spor.



Figur 4.6 Godstrafikk med tog 2014–2023

Kilde: Statistisk sentralbyrå



Figur 4.7 Utvikling i punktlighet for person- og godstog 2014–2023

Kilde: Jernbaneverket (2014–2016) og Bane NOR (2017–2023)

Tabell 4.37 Mål og resultater for driftsstabilitet i 2023

Indikator	Mål 2023	Resultat 2023
Punktligheit alle persontog i pst.	90,0	87,6
Punktligheit Gardermobanen i pst.	96,0	91,4
Punktligheit godstog i pst.	90,0	75,5
Oppetid i pst.	99,1	98,8
Regularitet i pst.	97,7	93,9

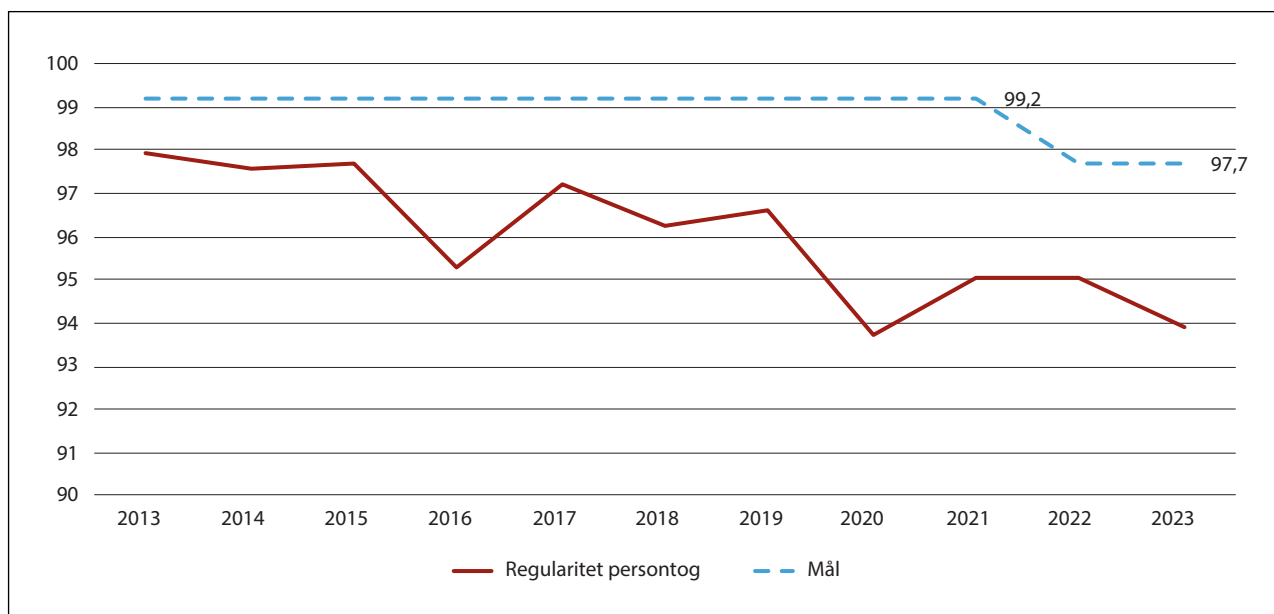
Kilde: Bane NOR

Regularitet

Regularitet defineres som andel tog som blir kjørt som planlagt i henhold til oppsatt rute, dvs. avganger som ikke er innstilt, og omfatter bare persontog. Innstillinger på grunn av planlagt arbeid utgjorde om lag 70 pst. av alle innstillinger i 2023, og de er ikke inkludert i beregningen av regularitet. Det er fordi slike innstillinger normalt planlegges for og informeres om i god tid slik at reiser kan planlegges og gjennomføres med annen transport. Regulariteten påvirkes vesentlig av store enkelthendelser. Om lag 28 100 innstilte tog skyldtes slike hendelser og er hovedårsaken til at resultatet for regularitet i 2023 var vesentlig under målet. Av disse innstillingene var 63 pst. delinnstillinger, som vil si at toget kjører deler av ruten, men at det f.eks. innstilles stopp på enkelte stasjoner eller toget snur for å hente inn en forsinkelse.

Antall innstillinger som skyldtes hendelser innenfor Bane NORs ansvarsområde økte betydelig i 2023. Hovedårsakene var ekstremværet *Hans* og stenging av Follobanen. Det var en liten reduksjon i innstillinger innenfor togselskapenes ansvarsområde. Dette skyldtes bl.a. at innstillinger på grunn av at tog kjører for sakte eller med nedsatt hastighet, manglende kjøretøy, innhenting av forsinkelser eller manglende personell ble redusert. Samtidig økte antall feil på kjøretøy.

Totalt sett endret ikke regulariteten seg vesentlig fra 2022 til 2023, men det var store variasjoner. Det var en forbedring på om lag 25 pst. over Storlien (Meråkerbanen) og Vassijaure (Ofofbanen), og en markant nedgang i regularitet på 26–34 pst. på Rørosbanen langdistanse, Raumbanen langdistanse og Dovrebanens fjerntog. Dette må sees i sammenheng med kollapsen av Randklev bru.



Figur 4.8 Regularitet persontog 2014–2023

Kilde Bane NOR

For de øvrige banestrekningene varierte regulariteten mye, fra Lokaltog Bergen–Arna med 99,3 pst. til Dovrebanen langdistanse med 64,1 pst. Kun Lokaltog Bergen–Arna, Regiontog Vossebanen, Østfoldbanen, Lokaltog Stavanger (Jærbanen) og Flåmsbana hadde en regularitet bedre enn målet på 97,7 pst.

Punktlighet

Punktlighet måles som andelen av persontog som ankommer i rute til endestasjonen, og statistikken omfatter ikke innstilte tog, verken planlagte eller ikke-planlagte innstillinger. Punktligheten påvirkes normalt i mindre grad av de store hendelsene i infrastrukturen. Men 2023 var et unntak. Hendelser som ekstremværet *Hans*, stengingen av Follo-banen, brudd på grunn av arbeider ved Voss stasjon, og feil og nedrivninger av kontaktledning, påvirket punktligheten betraktelig.

I 2023 var punktligheten for alle persontog 87,6 pst. Dette er vesentlig lavere enn målet på 90,0 pst. Forsinkede tog forårsaket til sammen om lag 44 000 forsinkelsestimer i 2023. Dette er en økning på om lag 9 pst. sammenliknet med 2022. Om lag 29 pst. av forsinkelsestimene oppsto innenfor Bane NORs ansvarsområde, hovedsakelig knyttet til feil på bane og anlegg som overvåkes av signalanlegget. Feil under togselskapenes ansvarsområder utgjorde om lag 25 pst. av forsinkelsestimene, hovedsakelig knyttet til materiell som blir kjørt for sent ut fra togparkering og feil

på materiell. Sistnevnte er et økende problem, spesielt for godstog, der feil også påvirker driftsstabilitet for persontog. Utenforliggende årsaker som f.eks. flom, ras, snøstorm, forsinkelser fra utlandet, avsporinger, påkjørsel eller andre uønskede hendelser som involverer brann, politi eller ambulanse, utgjorde om lag 46 pst. av forsinkelsestimene.

Det var store variasjoner i punktlighet for de ulike banestrekningene. Sørlandsbanen (fjerntog) hadde lavest punktlighet med 65 pst. Østfoldbanen, Salten regiontog og lokaltog Bergen (Arna) oppnådde punktlighet bedre enn målet på 90 pst.

Punktligheten ble markant forbedret fra 2022 til 2023 for Nordlandsbanens fjerntog, Trønderbanens lokaltog, Salten regiontog og Østfoldbanen. For Bergensbanens fjerntog, lokaltog Bergen (Arna) og Gjøvikbanen har punktligheten også gått i riktig retning.

Vestfoldbanen (80,3 pst.) og Sørlandsbanens fjerntog (65 pst.) hadde en betydelig nedgang i punktligheten på henholdsvis 7,3 og 8,9 prosentpoeng fra 2022 til 2023.

Punktligheten for Gardermobanen målt i ankomst til Gardermoen for Flytoget ble 91,4 pst. i 2023 som er vesentlig lavere enn målet på 96,0 pst., og en nedgang på 1,1 prosentpoeng fra 2022. Resultatene ble spesielt påvirket av store forsinkelser i august og september. Infrastrukturfeil, saktekjøringer, ekstremvær og styrtregn bidro til den lave punktligheten.

For godstog (utenom LKAB malmtransport) var punktligheten på 75,5 pst. i 2023. For perioden 2014–2023 er det er kun 2018 som hadde et svakere resultat. Punktligheten var lavest for gods på Vestfoldbanen med 62,5 pst. Avgangspunktligheten på Alnabru godsterminal var lav i hele 2023. For gods på Brevikbanen var punktligheten på 92,9 pst. som er over målet på 90 pst.

Oppetid

Oppetid defineres som andel tog som kjøres uten forsinkelser, utledet av planlagte togtimer og forsinkelsestimer. Beregningene av oppetid inkluderer alle togs slag som inngår i ruteplanen. Oppetiden var i 2023 på 98,8 pst., som er lavere enn målet på 99,1 pst., men på samme nivå som 2022. Oppetid påvirkes i stor grad av de samme faktorene som punktlighet.

Universell utforming

Jernbanedirektoratet har definert to nivåer i arbeidet med universell utforming av jernbanestasjoner: *universelt utformet* og *tilgjengelig*. For at hele jernbanetjenesten skal kunne sies å være univer-

selt utformet, må det bl.a. etableres et ledelinjesystem og trinnfri og assistansefri på- og avstigning til togene. 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 ved på- og avstigning.

I 2023 fikk stasjonene Ski og Nittedal status som universelt utformet. I tillegg oppfyller Reinsvoll stasjon krav til status som tilgjengelig. Om lag 17,7 pst. av reisene i 2023 foregikk via stasjoner som er klassifisert som universelt utformet.

Jernbanedirektoratet leder brukermiddvirkningsforumet for universell utforming *Toggruppa*. Her deltar ulike brukerorganisasjoner sammen med Bane NOR, Norske tog og togselskapene. Saker som ble tatt opp i Toggruppa i 2023, var bl.a. anskaffelsen av nye lokal- og fjern-tog, informasjon for å gjennomføre togreisen og universelle løsninger.

Tabell 4.38 viser utviklingen i antall universelt utformede og tilgjengelige stasjoner i perioden 2020–2023. Hovedårsaken til den svake utviklingen er mange gamle jernbanestasjoner, og at oppgradering av disse er kostnadskrevende.

Tabell 4.38 Tilgjengelige og universelt utformede stasjoner og stasjoner med assistansetjenester

	2020	2021	2022	2023
Totalt antall stasjoner	334	335	335	336
Tilgjengelige stasjoner	96	93	95	95
Universelt utformede stasjoner	32	40	44	46
Stasjoner med assistansetjenester	11	12	14	14

Kilde: Bane NOR

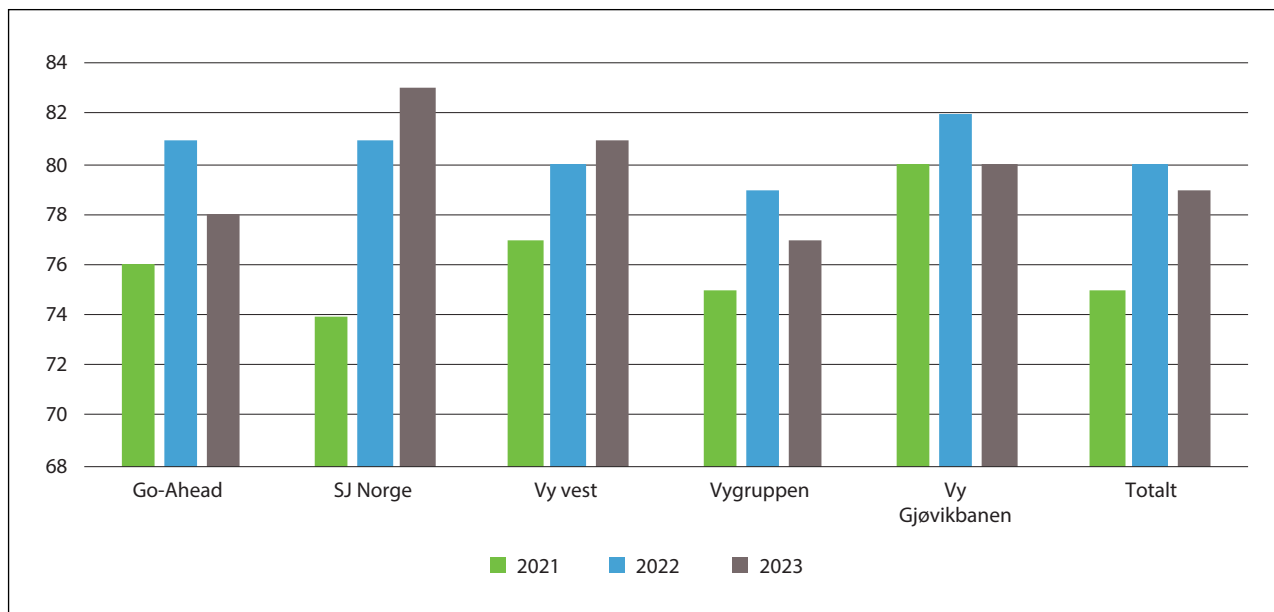
Kundetilfredshet

Jernbanedirektoratet kartlegger kundens opplevelse av togtilbudet, både i normal drift og ved avvik. Dette er viktig i oppfølgingen av togselskapene og Bane NOR, slik at den totale innsatsen i sektoren tar høyde for kundenes opplevelser av togtilbudet. Kundetilfredshetsundersøkelsen gjennomføres fire ganger i året, og den omhandler renhold, informasjon på toget, personalet om bord, informasjon ved avvik, opplevd punktlighet og alt i alt tilfredshet. Resultatet vises som en kundetilfredshetsindeks (KTI) med en skala fra 1 til 100 for de ulike leveranseområdene av togtilbudet. Over 70 poeng regnes som et godt resultat.

Respondentene blir bedt om å svare for den reisen de gjennomfører når de deltar i undersøkelsen. Fra 2023 kan respondenter som svarer at de har opplevd et avvik, også svare for en reise gjennomført i løpet av de siste to ukene. For å finne riktige tiltak er målet å få flere til å svare og gi verdifull innsikt i hvordan avvikshåndteringer blir vurdert av kundene.

Resultater fra kundetilfredshetsundersøkelsen vises i figur 4.9. De som reiste med toget, var totalt sett mindre fornøyde i 2023 enn i 2022. Punktlighet og informasjon ved avvik har stor innvirkning på kundetilfredsheten.

Beregning av landsgjennomsnittet (Totalt) innebærer en vektning basert på antall passasjerer. Vygruppen (på Østlandet) og Go-Ahead Norge



Figur 4.9 Kundetilfredshet for togselskapene

Kilde: Jernbanedirektoratet

trekker ned det totale gjennomsnittet for kundetilfredshet. For Go-Ahead Norge skyldtes nedgangen i stor grad svakere driftsstabilitet, i hovedsak på grunn av problemer med infrastrukturen og materiellet på Sørlandsbanen. Lavere kundetilfredshet på Østlandet kan forklares med at åpningen av Follobanen ble utsatt. Arbeidet med å utbedre infrastrukturen mellom Oslo S og Østfoldbanen og Follobanen som var ferdig i slutten av juli 2023 og bedret punktlighetsresultatet på flere av linjene, økte kundetilfredsheten.

SJ Norge (område Nord) hadde en positiv utvikling og leverte best i landet til tross for at punktligheten på Dovrebanen bare lå i midtsjiktet for 2023. Dette viser at punktlighet alene ikke er

det viktigste for de reisende, men at god avvikshåndtering kan bidra til en god kundeopplevelse.

Jernbanedirektoratet har, i samarbeid med togoperatørene og Bane NOR, utviklet egne indekser for å måle kundetilfredsheten ved avvik (KTI avvik togoperatør og KTI avvik Bane NOR). Denne rapporteringen ble gjort for første gang i 2023. Utviklingen skal måles over tid slik at Jernbanedirektoratet kan vurdere effekten av tiltakene i programmet for bedre avvikshåndtering og kundeopplevelser. KTI avvik for togoperatørene var totalt på 55 poeng, og KTI avvik for Bane NOR var på 63 poeng. Kundetilfredsheten for de enkelte togoperatørene går frem av tabell 4.39.

Tabell 4.39 Kundetilfredshetsindeks – avvik for Bane NOR og togoperatører

	Go-Ahead	SJ Norge	Vy vest	Vygruppen	Vy Gjøvikbanen
KTI avvik Bane NOR	63	66	67	61	61
KTI avvik togoperatørene	55	63	61	54	56

Kilde: Jernbanedirektoratet

Markedsovervåking

Statens jernbanetilsyn er markedsovervåkingsorgan for jernbanen og skal arbeide for et effektivt jernbanemarked med sunn konkurranse og likeverdige vilkår. Statens jernbanetilsyn behandler klagesaker og veileder aktørene om hvilke plikter og rettigheter de har og hvordan regelverket skal

forstås. Det er etablert gode rutiner for å innhente markedsinformasjon og vurdere etterlevelse av regelverket.

De fleste klagenes tilsynet mottar som markedsovervåker, gjelder Bane NOR, siden foretaket er infrastrukturforvalter og driver av de fleste serviceanleggene i Norge, f.eks. stasjoner, verksteder og godsterminaler.

I 2023 mottok Statens jernbanetilsyn tre nye klager. Statens jernbanetilsyn ga pålegg om korrigerende tiltak som bl.a. tilbakebetaling og stans av ulovlig innkreving av avgifter, og å endre praksis for trafikkstyring på godsterminaler. Tilsynet erfarer at pålegg i konkrete klagesaker følges opp, men det er likevel eksempler på at brudd på reglene i jernbaneforskriften gjentar seg. Regelverket om at alle jernbaneforetak skal ha tilgang til spor og jernbanerelaterte tjenester på like vilkår, etterleves ikke godt nok. Det er få aktører i markedet, og barrierene for å etablere seg er betydelige.

Statens jernbanetilsyn samarbeider med andre markedsovervåkingsorgan i Europa om å utvikle felles praksis. Videre følger Statens jernbanetilsyn med på og gir innspill til regelverksinitiativ i EU som omhandler deres område.

Mål, utfordringer og prioriteringer i 2025

Regjeringens overordnede og langsiktige mål for transportsektoren er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050, jf. Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. FN's 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

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

Kunnskapsgrunnlaget som ble lagt frem i *Nasjonal transportplan 2025–2036*, viser at transportsektoren har behov for omstilling på en rekke områder i tiden fremover. Klimaforpliktelser og klimatilpasning, befolkningsvekst, fortetting og begrenset tilgang på fornybar energi vil legge føringer for utformingen av samferdselspolitikken. Trender og utviklingstrekk tilsier at behovet for transport og mobilitet vil bli størst i og rundt de største byene, der befolkningsveksten er størst og presset på transportsystemet er stort.

Et sentralt virkemiddel for å møte dette, har i byområdene vært innføringen av byvekstavtalene og nullvekstmålet som sier at veksten i transport skal tas med kollektivtransport og ved å sykle og gå. For å legge til rette for et godt kollektivtilbud har det over flere år vært planlagt for sammen-

hengende kollektivløsninger der jernbanestasjonene er et sentralt knutepunkt i kollektivsystemet.

Persontogtilbudene bidrar til å realisere disse transportpolitiske målene. Ved at staten inngår avtaler om offentlig tjenesteyting om persontransport med tog, utnyttes togets egenskaper i samspill med andre transportformer, herunder det fylkeskommunale kollektivtilbudet, for å dekke befolkningens og næringslivets transportbehov når disse ikke dekkes på en tilfredsstillende måte av markedet. Dette skal legge grunnlaget for et attraktivt togtilbud for pendlere inn mot og gjennom de største byene, bidra til at ulike samfunnsfunksjoner både i og utenom rushtid er tilgjengelig for befolkningen og bidra til å binde regioner og landet sammen. Togtilbudet skal være pålitelig og oppleves som sømløst (enkelt) å bruke sammen med øvrige transportformer.

Jernbanen er en sikker, miljøvennlig, energio- og arealeffektiv transportform. Togtilbudene bidrar slik til reduserte klimagassutslipp, økt hensyn til natur, energieffektiv transport, avlastning av veinettet, bruk av teknologi som effektiviserer transportsystemet og bidrar til å gjøre transport-sikkerheten bedre. Transport er en grunnleggende nasjonal funksjon etter sikkerhetsloven, og et pålitelig, sømløst og stabilt togtilbud bidrar til samfunnssikkerhet og beredskap. Samtidig skal videreutviklingen av tilbudene, inkludert strategier for prising av kollektivreiser, bidra til at samfunnet får mer igjen for investeringene i persontransport, og til at kollektivtransporten blir et reelt og inkluderende alternativ for alle reisende.

Kapasiteten i jernbanenettet er i ferd med å bli fullt utnyttet. Dovrebanen, Hovedbanen, Kongsvingerbanen og forbindelsen mellom Oslo S og Lysaker er alle overbelastede. Dette fører til problemer ved forsinkelser og andre avvik. For tett trafikk på et linjenett med få omkjøringsmuligheter medfører at forsinkelsene forplanter seg raskt og får større konsekvenser.

Jernbaneinfrastrukturen preges av store variasjoner i alder og tilstand. Dette påvirker driftsstabiliteten, og behovet for vedlikehold og fornying er stort. Mange anlegg og komponenter som for lengst har passert teknisk levealder, slitasje og feil på infrastrukturen fører til forsinkelser og innstillinger av avganger. Mer ekstremvær øker også behovet for vedlikehold. Videre er vedlikehold av togene viktig og nødvendig, og det må legges til rette for oppgraderinger og nødvendige innkjøp av nye tog.

Uten videre utvikling kan jernbanen bare i begrenset grad møte den ventede og ønskede økningen i etterspørselen etter kollektiv- og gods-

transport. Når det også på veisystemet er kø og miljøbelastninger, vil det sentrale Østlandet stå overfor store fremkommelighetsproblemer. Videre vil det være vanskelig å møte klimamålene og dermed samfunnets behov for transport på en bærekraftig måte uten en videre satsing på jernbanen.

Regjeringen presenterte i Nasjonal transportplan 2025–2036 en langsiktig strategi for utviklingen av jernbanen frem mot 2050. Strategien kan oppsummeres i hovedpunktene

- ruste opp og vedlikeholde eksisterende infrastruktur slik at toget går når det skal og er fremme når det skal
- ferdigstille tilbudsforbedringene som pågår rundt de største byene innen 2030
- øke kapasiteten i jernbanen i byområdene i perioden 2025–2036
- gjennomføre tiltak for å legge til rette for vekst i godstransport på jernbane og ivareta behovet for militær mobilitet
- gjennomføre en digital satsing for mer sømløse reiser og bedre bruk av data
- øke kapasiteten i jernbanen nasjonalt på lang sikt, herunder starte planleggingen av ny riktunnel for ferdigstillelse på 2040-tallet
- oppstart av sentrale utredninger frem mot neste melding om Nasjonal transportplan

Med forslaget til statsbudsjett for 2025 starter regjeringens arbeid med å følge opp jernbanestrategien. Det foreslås å øke bevilgningen til drift, vedlikehold og fornying som skal sørge for bedre driftsstabilitet og et bedre tilbud til togkundene i årene fremover. Forslaget balanserer hensynet til å ta vare på eksisterende infrastruktur og fordelene med å bygge ny infrastruktur med høyere kapasitet og funksjonalitet. Det prioriteres derfor å fullføre igangsatte tilbudsforbedringer samt å starte planleggingen av enkelte nye prosjekter.

Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Et attraktivt togtilbud er en forutsetning for at de reisende og næringslivet skal velge toget. Dette innebærer et forutsigbart og stabilt tilbud, men også at tilbudet er relevant med tanke på frekvens og reisetid.

Svak driftsstabilitet, med lav punktlighet og mange innstillinger, er et problem for jernbanen. Dette går ut over både passasjerer og næringsliv, i tillegg til å påvirke tilliten til togtilbudet. Utvikling av punktligheten brukes som en indikator for å vurdere målet om en enklere reisehverdag. Regje-

ringens viktigste prioritering for jernbanen i Nasjonal transportplan 2025–2036 er derfor å ta vare på kundene som bruker toget, gjennom bedre og økt vedlikehold og fornying av eksisterende infrastruktur.

Særlig rundt de store byene bidrar utbygging av jernbanen og fornying av infrastrukturen til arealeffektiv og 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. Prioriterte tilbudsforbedringer innebærer først og fremst å fullføre utbygginger som er satt i gang. I Østlandsområdet bidrar ny infrastruktur på strekningene Drammen–Tønsberg, Eidsvoll–Hamar og Kambo–Moss både til tilbudsutvikling og bedre driftsstabilitet.

Infrastrukturprosjekter i Trondheimsområdet vil også bidra til et bedre, mer helhetlig tilbud og bedre driftsstabilitet på Trønderbanen. Det er også startet opp arbeider for å legge til rette for flere avganger i grunnrute inn mot Trondheim. Tiltak for infrastrukturen for kombitransporten mellom Oslo og Narvik, og Oslo og Trondheim vil gjøre det mulig med flere og lengre godstog.

Befolkningsveksten i byområdene, økt mobilitetsbehov og strengere krav til areal- og energieffektiv transport innebærer at det allerede nå må planlegges hvordan jernbanen kan ta en større del av transportarbeidet rundt de største byene og byområdene frem mot 2050. Svært høy kapasitetsutnyttelse av jernbanenettet på Østlandsområdet gir stadig flere stoppende feil og forsinkelser som forplanter seg ut over hele landet. Strekingen mellom Skøyen og Oslo S ble erklært overbelastet allerede i 2007, og nytt materiell på lokaltogstrekningene vil sammen med ny rutemodell for Østlandet utnytte kapasiteten maksimalt. I 2025 startes planlegging av tiltak for tilbudsforbedringer og bedre driftsstabilitet rundt Oslo.

Både Jernbanedirektoratet og Entur øker satsingen på digitale løsninger for sømløs mobilitet, slik at de reisende kan søke frem og kjøpe forskjellige mobilitetstjenester under ett, og dermed få en enklere og mer sømløs reisehverdag.

Program for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelser ved avvik

Program for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelser ved avvik ble etablert i 2023. Gjennom tilhørende tiltaksplaner, som er laget i fellesskap med aktørene i sektoren, følges disse systematisk opp på resultater, årsaker og tiltak for bedret driftsstabilitet og høyere kundetilfredshet ved avvik. Gjen-

nomføring av tiltaksplanene fortsetter i 2025, og nye, målrettede tiltak identifiseres og settes i verk. Eksempler på tiltak som gjennomføres, er kartlegging av årsaker til svak driftsstabilitet, oppfølging av resultat på strekninger og tiltak for å sikre lik informasjon til kunder i alle kanaler ved avvik.

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. Med få omkjøringsmuligheter er godstransporten særlig følsom for større driftsavbrudd. Dette ble tydelig da Dovrebanen var stengt for godstrafikk fra august 2023 til mai 2024.

Togtilbudet på fjerntogstrekningene og rundt Bergen, Trondheim og Stavanger er forbedret de siste årene. Høy kapasitetsutnyttelse på disse strekningene gjør at det blir vanskelig å finne nye, attraktive ruteleier for godstog. Etter en periode med god vekst i godstransport på jernbane, gikk transportarbeidet ned med 9,9 pst. i 2023, og lønnsomheten i containertrafikken er fortsatt lav. Tilskuddsordningen for godsoverføring fra vei til jernbane ble i juni 2023 godkjent av ESA for fem nye år og videreføres i 2025.

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. For eksisterende stasjoner der det ikke planlegges vesentlige endringer eller bygging av ny stasjon, legger Bane NOR opp til oppgraderinger for å bedre tilgjengeligheten.

Bestilling av assistanse må i dag gjøres gjennom ulike kanaler, avhengig av type transporttjeneste og hvem som tilbyr denne. Sammen med fysiske hindringer skaper dette ytterligere barrierer for bruk av kollektivtransport for personer med funksjonsnedsettelse. Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen skal bidra til å videreutvikle tilbudet om assistansetjeneste mellom tog, buss og øvrige kollektivtransportmidler som allerede eksisterer på stasjoner og terminaler.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 har regjeringen en ambisjon om at om lag 45 pst. av alle togreiser skal foregå til/fra en universelt utformet stasjon i løpet av første seksårsperiode og 68 pst. i

hele planperioden. Innen utgangen av første seksårsperiode skal minst 14 nye stasjoner være universelt utformet. Bane NORs planer for å oppgradere stasjoner gjennom mindre investeringstiltak og som en del av store infrastrukturprosjekter, legger opp til at dette målet kan nås.

Bane NOR planlegger å gjennomføre arbeid med å bedre tilgjengeligheten på flere stasjoner slik at disse kan få status som universelt utformet i 2025. Dette gjelder bl.a. stasjonene på Nationaltheatret, Brakerøya, Bergen, Sandnes, Mjøndalen, Hagenstua og Lørenskog.

I 2025 skal Entur, i samarbeid med flere aktører, arbeide videre med et veikart for universell utforming som skal møte kravene i EUs Tilgjengelighetsdirektiv samt nye krav til informasjon om tilgjengelighet knyttet til reiseinformasjon, også reiser som involverer flere transportformer. I Tilgjengelighetsdirektivet stilles det bl.a. krav til utformingen av billettautomater og til interaktive selvbetjeningsterminaler som leverer informasjon.

Jernbanedirektoratet legger til rette for og leder arbeidet med universell utforming i brukermedvirkningsforumet *Toggruppa*.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Sammenliknet med andre transportformer er jernbanen klimavennlig. Det største bidraget fra jernbanen for å redusere klimagassutslippene og å nå dagens klimamål kommer fra overføring av gods- og persontrafikk fra vei til bane. God regularitet og punktlighet er viktig for å få til dette. Prioriteringen av vedlikehold og fornying bidrar til at mer gods og persontrafikk kan foregå på jernbane. Utviklingen av jernbanetilbudet gjennom effektpakken som er prioritert i Nasjonal transportplan 2025–2036, ventes å redusere direkte CO₂-utslipp med om lag 1,6 mill. tonn i perioden ved overføring av trafikk til jernbane.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR arbeider med å videreutvikle kunnskapsgrunnlaget og vurdere virkemidler og tiltak for å redusere klimagassutslipp. I *Konseptvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane (KVU GREEN)* vurderes bl.a. alternative driftsformer og driftsteknologi på strekninger som ikke er elektrifisert. Det er gjennomført kvalitetssikring (KS1) av arbeidet. Samferdselsdepartementet arbeider med å følge opp rapportene, jf. omtale av anmodningsvedtak nr. 553 av 10. mai 2022 i kapittel 2.2 i Del I.

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 for å innfri kravene til innendørs støy. Når nytt togmateriell tas i bruk, ventes det også å bidra positivt. Jernbanedirektoratet skal, i dialog med bl.a. Statens vegvesen og Bane NOR, videreføre arbeidet med problemstillinger innenfor temaene arealregnskap, før- og etterundersøkelser, godsoverføring og sirkulærøkonomi i 2025.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

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 fordi nye anlegg har høyere teknisk sikkerhet enn gamle anlegg. Særlig reduseres risikoen for ulykker ved å fjerne eller utbedre spesielt utsatte planoverganger. Bane NOR arbeider kontinuerlig med å bedre sikkerheten ved eksisterende planoverganger og fjerne planoverganger der risikoen anses som høyest. Spesielt gjelder dette usikrede planoverganger uten veisikringsanlegg. Ny teknologi implementeres og testes ut, f.eks. elektronisk overvåking av planoverganger koblet opp mot kunstig intelligens. Dersom planovergangen er blokkert etter at bommene har gått ned, varsles togfører som kan stanse toget i tide.

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med sikring, beredskap og digital sikkerhet i jernbanesektoren. Jernbanetilsynet har også en viktig rolle ved innføringen av ERTMS med å gjennomføre effektive godkjenningsprosesser for innføring av nye og ombygde togsett som er tilpasset det nye signalsystemet.

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. Tilsyn med redningsberedskap på fornøyelsesinnretninger og taubaner samt spesielle inspeksjoner på taubaner er viktige prioriteringer i 2025.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Transportsektoren er en viktig del av samfunnssikkerheten i Norge, og transport er definert som en grunnleggende nasjonal funksjon i Lov om nasjonal sikkerhet (sikkerhetsloven). Samfunnssikkerhet i transportsektoren er nærmere omtalt i kapittel 7 i Del III.

Jernbanesektoren er en viktig bidragsyter til totalforsvaret og Norges totalberedskap. Aktørene i jernbanesektoren samarbeider om samfunnssikkerhet og beredskap. Jernbanedirektoratet har et overordnet ansvar for at arbeidet er helhetlig. Som infrastrukturforvalter har Bane NOR det operative ansvaret for samfunnssikkerhet på det nasjonale jernbanenettet og koordinerer dette arbeidet med øvrige jernbaneaktører. I 2025 vil det arbeides videre med å vurdere ansvar og roller innen dette området i lys av erfaringer, hendelser og nye behov som følger av den sikkerhetspolitiske situasjonen.

Norges betydning som mottaks- og transittområde for allierte styrker har økt etter Finland og Sveriges inntreden i NATO. Mens det tidligere var mest oppmerksomhet på nord-sør akse på samfunnssikkerhet og beredskapsområdet, vil det fremover være økt vekt på å prioritere tiltak som støtter effektiv militær mobilitet fra vest til øst.

I tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 skal militære behov ha større betydning for prioritering av midler til drift, vedlikehold, fornying og investeringer på jernbane enn tidligere. Dette styrker forsvars- og beredskapsvevnen. Regjeringens plan er å øke transportkapasiteten på Ofotbanen og Kongsvingerbanen, bl.a. ved å bygge flere kryssingsspor. I 2025 vil det gjøres tiltak for å øke militær mobilitet som anskaffelser av vognmateriell tilpasset militære transportbehov og tilpasninger av regelverk. Det vil også anskaffes mobile ramper som er egnet til omlasting av tungt og/eller militært materiell.

Klimatilpasning i jernbanesektoren handler om forebygging, slik at transportsikkerheten og fremkommeligheten i minst mulig grad påvirkes av naturhendelser. Infrastrukturen må dimensjoneres for å håndtere konsekvensene av klimendringene. Investeringsprosjekter utvikles og bygges etter oppdaterte standarder for klimatilpasning og eksisterende jernbane oppgraderes gjennom fornyingstiltak og tiltak omfattet av effektpakken for mindre investeringer. I 2025 vil arbeidet med å utbedre eksisterende infrastruktur ved fornying og annet vedlikehold, investeringer i ras- og flomsikring og utforming og bygging av ny infrastruktur, prioriteres.

Effektiv bruk av ny teknologi

Ny teknologi kan bidra med løsninger for fremkommelighet, kapasitet og transportsikkerhet. Forskning, utvikling og innovasjon er viktige elementer før jernbanen kan ta i bruk ny teknologi. Nye metoder for å videreutvikle tilbudet til rei-

sende og godskunder skal gjøre det mulig å oppnå kostnadsreduksjoner og opprettholde konkurransekraften mot andre transportformer. Store datamengder gjør det mulig å forutse reisestrømmer, tilstand og hvor mange som reiser med den enkelte avgang for jernbane- og kollektivtransport. Det legger til rette for bedre styring av kollektivtransporten og transportstrømmene, og bedre avvikshåndtering og planlegging.

Bane NOR har tatt i bruk ny teknologi, med bl.a. sensorer og bedre datakvalitet, for drift og vedlikehold av infrastrukturen. Forebyggende vedlikehold og overvåking av sporveksler og sporfelt bidrar til å effektivisere vedlikeholdet. Ved å ta i bruk ny teknologi med bl.a. med digital overvåking av infrastrukturen kan Bane NOR gå fra tidsbasert til tilstandsbasert vedlikehold. Det sikrer bedre og mer målrettet bruk av midlene til jernbanen.

Det utvikles en rekke initiativer for deling og felles bruk av data i sektoren. Entur skal bidra til et bedre kollektivtransporttilbud ved å samle inn transportdata, sikre tilgang til og riktig bruk av dataene samt utvikle løsninger for analyse av stordata. Bevilgningen til å videreutvikle Enturs digitale løsninger foreslås økt med om lag 30 mill. kr i 2025, jf. omtale under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Jernbanedirektoratet arbeider med systemer for bruk av stordata om reiseaktiviteter. Dette vil gi grunnlag for å analysere behov og løsninger for fremtidig utvikling av jernbanetilbudet samt gi korrekt inntektsfordeling mellom togselskapene og administrasjonsselskapene.

Mer for pengene

Jernbanesektoren forvaltes med mål om effektiv ressursbruk og mer jernbane for pengene. Kostnadene skal holdes lavest mulig for igangsatte effektpakker, og nye effektpakker optimaliseres og porteføljestyres for å oppnå best mulig effekt til lavest mulig kostnad. Tiltak som departementet har innført for å forbedre styringen og kostnadskontrollen på jernbaneområdet, er omtalt i Nasjonal transportplan 2025–2036. Regjeringen vil videreføre systemet med porteføljestyling som gir insentiver til at virksomhetene jobber med å øke nytten og redusere kostnadene i sine investeringsporteføljer. Videre prioriterer regjeringen vedlikehold og fornying for å forhindre kostnadskrevende forfall og øke samfunnsnyttene av investeringer som allerede er gjort samt utvikle et bedre grunnlag for å vurdere og følge opp vedlikeholds-

behovet, jf. omtale under kap. 1352, postene 71 og 72.

Mer effektiv drift, vedlikehold og fornying

Som oppfølging av Nasjonal transportplan 2025–2036 har Bane NOR lagt frem en konkret plan for sitt arbeid med drift, vedlikehold og fornying for perioden 2025–2028. For å bedre oppfølgingen og styringen av innsatsen vil foretaket dele inn ressursinnsatsen i ulike fagområder og strekninger. Bane NOR har identifisert et stort potensial for bedre utnyttelse av budsjettmidlene til vedlikehold og fornying gjennom bedre planlegging og økt digitalisering, herunder gjennom bedre oversikt over tilstanden på infrastrukturen, økt presisjon i planleggingen og økt digitalisering og gjennomføring av prediktivt vedlikehold. Ved prediktivt vedlikehold iverksettes tiltak før feilen oppstår. Dette kan både være kostnadsbesparende og gi bedre driftsstabilitet.

For å sikre at midlene til drift og vedlikehold brukes effektivt og har den forventede effekten på driftsstabiliteten, har Jernbanedirektoratet utarbeidet et særskilt oppfølgingsystem for vedlikeholds- og fornyingsplanen. Systemet innebærer at Bane NOR følges opp på ressursbruken samt hvilke konkrete effekter for driftsstabiliteten dette gir, både totalt sett og på enkeltstrekninger.

Likviditetstilførsel til Bane NOR

Den årlige bevilgningen til drift og vedlikehold og til planlegging og investeringer i infrastrukturen blir utbetalt til Bane NOR uavhengig av foretakets aktivitet gjennom året (likviditetstilførsel). Bane NOR har ansvar for å tilpasse sin virksomhet og sine forpliktelser til et realistisk nivå basert på forventninger om statens fremtidige likviditetstilførsel og oppsparte midler. Foretaket disponerer tildelte midler innenfor formålene for vedtatt bevilgning i statsbudsjettet og i tråd med avtaler med Jernbanedirektoratet.

Likviditetstilførsel til Bane NOR som av ulike årsaker ikke er brukt, benevnes som netto produksjonsgjeld til staten. Netto produksjonsgjeld utgjør store deler av likviditetsbeholdningen til Bane NOR. I tillegg kommer øvrige finansinntekter.

Netto produksjonsgjeld for bevilgningene til drift og vedlikehold og investeringer økte med om lag 2,5 mrd. kr i 2023 og utgjorde 7,4 mrd. kr ved utgangen av året. Økningen skyldtes i stor grad lavere fremdrift i gjennomføringen av prosjektene ERTMS (nytt signal- og sikringssystem) og utbyg-

ging på Østfoldbanen på strekningen Sandbukta–Moss–Såstad enn lagt til grunn i statsbudsjettet. Forsinkelsen i innføringen av ERTMS er knyttet til forsinkede leveranser fra sentrale internasjonale leverandører, mens forsinkelsen i utbygging på Østfoldbanen skyldes at det er oppdaget store forekomster av kvikkleire i Moss sentrum. Per første halvår 2024 har fremdriften vært lavere enn forutsatt for ERTMS-prosjektet, prosjektene på Vestfoldbanen, Dovrebanen og i Oslo-området for linjene Spikkestad–Lillestrøm, Stabekk–Ski og Follobanen samt på strekningen Sandbukta–Moss–Såstad på Østfoldbanen. Bane NORs prognoser tilsier at netto produksjonsgjeld til staten vil utgjøre om lag 8,8 mrd. kr ved utgangen av 2024. Videre er det forutsatt en reduksjon av produksjonsgjelden fra og med 2025 når den utsatte produksjonen hentes inn igjen. Bane NORs anslag per september 2024 innebærer at produksjonsgjelden til staten kan bygges ned i perioden 2025–2030 gjennom at produksjonen i prosjektene tas opp. Samferdsdepartementet og Jernbanedirektoratet følger utviklingen i produksjonsgjelden til staten nøye og har løpende dialog med Bane NOR om dette.

Gjennomgang av jernbanesektoren

For å få en mer effektiv jernbanesektor og mer for pengene har Samferdselsdepartementet gjennomgått innretningen og praktiseringen av styringsmodellen i jernbanesektoren og arbeidsdelingen mellom departementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Det er satt i verk en rekke tiltak for å følge opp utfordringene som ble identifisert, jf. omtale under Resultatrapport 2023. Tiltakene vil følges opp og videreutvikles i 2025.

Regjeringen arbeider videre med å vurdere hensiktsmessig og effektiv ansvarsdeling mellom Norske tog og togoperatørene for vedlikehold av persontogmateriell. Videre vurderer regjeringen hvordan beredskapen knyttet til vedlikehold av togmateriell skal ivaretas fremover. Regjeringen vil også legge til rette for at systemer for reiseplanlegging, billettering og avvikshåndtering på tvers av operatører og transportformer videreutvikles. Jernbanedirektoratet har fått i oppgave å utarbeide en gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2025–2036.

Jernbanesektoren har vært gjennom store endringer det siste tiåret. Regjeringen mener at de overordnede rammebetingelsene for sektoren nå bør ligge fast over tid for å kunne levere på de transportpolitiske målene, jf. Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025
01	Driftsutgifter	397 898	386 400	397 200
21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i>	117 754	144 200	146 000
70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i>	5 584 823	5 368 800	5 982 100
71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i>	9 111 231	8 930 100	6 596 700
72	Kjøp av infrastrukturtenester – fornying og mindre investeringer			7 445 000
73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i>	16 180 174	17 366 100	11 667 200
74	Tilskudd til togmateriell mv., <i>kan overføres</i>	25 739	10 600	154 600
75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	91 086	101 000	104 800
76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	27 511	39 400	40 900
77	Tilskudd til godstogselskaper etter ekstremværet «Hans»	73 306	150 000	
	Sum kap. 1352	31 609 522	32 496 600	32 534 500

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2024 vises det til kapittel 3.3 i Del I.

Fra og med 2025 legges det opp til å samle bevilgningen til fornying og mindre investeringer på en egen post – post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – fornying og mindre investeringer. Bevilgningen til fornying er flyttet fra post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, og bevilgningen til mindre investeringer er flyttet fra post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, jf. omtale under post 72.

Regjeringen foreslår å bevilge 32,5 mrd. kr til Jernbanedirektoratet. Direktoratet skal ivareta den strategiske utviklingen og den helhetlige og overordnede koordineringen og planleggingen av jernbanesektoren samt forvalte tildelte bevilgninger. Gjennom avtalestyring og samhandling med berørte aktører skal direktoratet sikre god koordinering mellom utviklingen av togtilbud og investeringer i nytt togmateriell, digitale løsninger og behov for tiltak i infrastrukturen. Direktoratet inn-

går og følger opp avtaler med Bane NOR, togselskaper og på enkelte områder med Entur og Norske tog. Avtalene innrettes slik at kravene til leverandørene og det de leverer, er i samsvar med Stortingets forutsetninger og føringer for bevilgningene. Viktige satsinger omfatter bl.a.

- økt vedlikehold og fornying i tråd med regjeringens prioriteringer i Nasjonal transportplan 2025–2036
- tilpasning av infrastrukturen gjennom fornyingstiltak som skal bidra til å redusere konsekvenser av ekstremvær og klimaendringer
- et bedre togtilbud på Meråkerbanen, som blir mulig når elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen ferdigstilles
- innføring av timesfrekvens i deler av helgen på Trønderbanen og flere avganger på Vossebanen
- innfasing av midtlivsoppgraderte togsett type 72 på Jærbanen og lokaltogstrekningene i Oslo-området som vil gi en mer komfortabel reiseopplevelse

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 397,2 mill. kr.

Bevilgningen omfatter Jernbanedirektoratets driftsutgifter, inkl. utgifter til drift av Norsk fagskole for lokomotivførere og Norsk jernbanemuseum. Hoveddelen av Jernbanedirektoratets driftsutgifter består av lønnsutgifter, utgifter til lokaler, IKT-utstyr, kjøp av tjenester og reiser.

Jernbanedirektoratet er avtalepart, fagorgan og myndighetsorgan og ivaretar bl.a.

- overordnet langsiktig utvikling av togtilbudet og jernbanens rolle i transportsystemet, herunder arbeid med å fremme innovasjon og teknologisk utvikling i sektoren, bidra til at den oppfyller nasjonale klima- og miljømål og legge til rette for god sikkerhet på jernbanen
- forvaltning av kjøp av persontransporttjenester med tog og kjøp av infrastrukturtenester
- koordinering av togtilbudet mellom berørte aktører og opp mot annen kollektivtransport
- pådriverrollen for at utdanningssystemet møter sektorens behov for kompetanse

Drift av Norsk jernbanemuseum inkluderer utgifter til drift av museet på Hamar, publikumsutstillinger, dokumentasjon, restaurering og utgifter til drift av kongevoغن.

Post 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger

Det foreslås bevilget 146,0 mill. kr.

Posten omfatter hovedsakelig Jernbanedirektoratets utgifter til utredning av nye jernbaneprosjekter i tidlig fase, utgifter til FoU og utgifter til ulike analysearbeid, utredningsarbeid og utvikling av metodeverktøy, bl.a. konseptvalgutredninger og ekstern kvalitetssikring.

Viktige oppgaver i 2025 er

- følge opp føringer i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* og Stortingets behandling av denne
- utvikle og forbedre tilgang til og deling av data, inkl. drift og forvaltning av løsninger
- utvikle og forbedre transportmodeller, kapasitetsanalyser, samfunnsøkonomiske analyser og andre metodeverktøy for å bidra til et best mulig beslutningsgrunnlag
- FoU og innovasjon, bl.a. delta i Europas Rail (ER) som er Europas største forskningsprogram innenfor jernbane

Jernbanedirektoratets utredninger og analyser skal bl.a. bygge opp under regjeringens mål om at jernbanen kan ta en større andel av både person-

trafikk 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 trafikkapasiteten har størst utfordringer.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås bevilget 5 982,1 mill. kr.

Persontransporttilbudene skal bidra til å realisere viktige transportpolitiske mål, jf. Nasjonal transportplan 2025–2036 og omtalen under *Mål, utfordringer og prioriteringer i 2025*.

Bevilgningen dekker vederlag etter den etablerte ordningen med statlig kjøp av ulønnsomme persontransporttilbud med tog som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper fra Vygruppen AS, Go-Ahead Norge AS, SJ Norge AS og Vy Tog AS. Videre dekker bevilgningen kjøp av ulønnsom grensekryssende trafikk på strekningene Narvik–Kiruna–Stockholm og Oslo–Karlstad–Stockholm. I henhold til avtale om offentlig tjeneste betaler ikke staten vederlag for tilbringertjenesten til Oslo lufthavn, Gardermoen, med Flytoget AS eller til Vygruppen for persontogtrafikken på Flåmsbana, men stiller vilkår til de offentlige tjenestene.

Bevilgningsforslaget inkluderer helårseffekten på 262 mill. kr for at rabatten på enkelt- og periodebilletter for studenter på tog økes til 50 pst., og at prisen for barnebillett halveres, dvs. at rabatten økes fra 50 til 75 pst., jf. budsjettforliket i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2024. Prisreduksjonene vil ikke gjelde togreiser innenfor takstsamarbeidsområdene, da disse reisene er priset av fylkeskommunene og faller inn under deres takstmyndighet.

Regjeringen vil vurdere ev. kapasitetsøkende tiltak på jernbanen etter stengningen av Ring 1 i Oslo.

Direktetildelte avtaler for togtrafikken på Østlandet

Jernbanedirektoratet inngikk i 2023 trafikkavtaler for drift av lokal- og regiontog på Østlandet (Østlandet 1 og Østlandet 2) med Vygruppen. Fra desember 2024 utvides avtalene til også å omfatte trafikken på Gjøvikbanen. Avtalene gjelder for perioden desember 2023–desember 2031, med mulighet for å forlenge dem til 2033.

Avtalen for Østlandet 1 består av lokaltogstrekningene Spikkestad/Asker–Lillestrøm og Stabekk/Oslo S–Ski, og regiontogstrekningene Oslo S–Hakadal/Jaren, Stabekk–Moss, Oslo S–Mysen/Rakkestad, Oslo S–Ski og Oslo S–Halden.

I avtalen for Østlandet 2 inngår regiontogstrekningene Skien–Eidsvoll, Drammen–Lillehammer, Kongsberg–Eidsvoll, Drammen–Dal, Asker–Kongsvinger og Notodden–Porsgrunn (Bratsbergbanen). I tillegg skal avtalen senest fra 2028 også utvides til å omfatte ruteleiene som Flytoget i dag trafikkerer i tilbringertjenesten til Oslo lufthavn, Gardermoen. Disse kan da brukes til å forbedre det generelle togtilbudet på Østlandet, samtidig som det samlede togtilbudet til Oslo lufthavn opprettholdes.

I forbindelse med de nye avtalene om togtilbudet på Østlandet er det inngått en takstsamarbeidsavtale med de fylkeskommunale kollektivtrafikkselskapene Brakar, Østfold kollektivtransport (ØKT) og Ruter som dekker Buskerud, Østfold, Oslo og Akershus. I takstsamarbeidsavtalen er det en intensjon om at området med samme takst for jernbane og fylkeskommunal kollektivtrafikk kan utvides fra Ruter til også å gjelde Østfold og Buskerud. Jernbanedirektoratet vil jobbe videre med å utvikle takst- og prismodeller for jernbanen, med sikte på ytterligere forenkling for kundene.

Avtalene med Vygruppen omfatter en modell for risikodeling, der staten tar en andel av utgiftene dersom billettinntektene blir lavere eller energiprisene blir vesentlig høyere enn lagt til grunn i de opprinnelige avtalene. Budsjettbehovet til trafikkpakkene er derfor usikkert.

Trafikkpakkene

Trafikkkpakke 1 Sør omfatter togtilbudet på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen og driftes av Go-Ahead Norge.

Trafikkkpakke 2 Nord omfatter togtilbudet i Midt- og Nord-Norge samt Dovrebanen og driftes av SJ Norge.

Trafikkkpakke 3 Vest omfatter fjerntog på Bergensbanen og lokaltog på Vossebanen og driftes av Vy Tog.

Avtalene omfatter en risikodeling der staten tar en andel av utgiftene dersom billettinntektene blir lavere eller energiprisene blir vesentlig høyere enn lagt til grunn i de opprinnelige avtalene. Budsjettbehovet til trafikkpakkene er derfor usikkert.

Andre avtaler

Vy Tåg AB har ansvaret for trafikken på Ofotbanen frem til desember 2024. Det er ordinært to daglige avganger hver vei mellom Narvik, via Kiruna, til Stockholm. Trafikverket skal inngå ny trafikktavtale med SJ AB om togtilbudet på strek-

ningen Stockholm–Kiruna/Narvik som gjelder fra desember 2024.

Jernbanedirektoratet har inngått trafikktavtale med SJ AB på strekningen Oslo–riksgransen (–Karlstad/Stockholm). Avtalen gjelder fra desember 2022 til desember 2027.

Fullmakt

I fullmakten til å pådra staten forpliktelser for kjøp av persontransport med tog for fremtidige budsjettår, inngår avtalte forpliktelser for staten for trafikkpakkene 1–3, Østlandet 1 og Østlandet 2 samt trafikktavtalene på Ofotbanen og Oslo–Riksgransen (–Stockholm), jf. forslag til romertallsvedtak. Den foreslåtte fullmakten tar høyde for nye flerårige forpliktelser som følge av økt trafikk på Meråkerbanen, utløsning av opsjoner i Østlandet 2, innfasing av nye lokaltog og helårseffekt av økte rabatter på student- og barnebilletter.

Infrastrukturavgifter

Staten kjøper tjenester fra togoperatørene for at de skal drive persontogtrafikken. Togselskapene kompenseres over bevilgningen på post 70 for økte infrastrukturavgifter sammenliknet med nivået som lå til grunn for inngåtte avtaler. Statens vederlag til Bane NOR reduseres tilsvarende, jf. omtale under post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold. I 2025 legges det til grunn avgifter som tilsvarer om lag 1,5 mrd. kr, som er en økning på om lag 220 mill. kr fra 2024.

Nærmere om tilbudsforbedringer i 2025

Bedre togtilbud på Meråkerbanen

Når elektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen blir ferdig, gir det muligheter for et gjennomgående togtilbud, driftet med elektrisitet, mellom Trondheim, Østersund og Stockholm. Det planlegges for et forbedret togtilbud på Meråkerbanen i desember 2025.

Innføring av timesfrekvens i helgene på Trønderbanen

Trafikkkpakke 2 Nord inneholder en opsjon for å innføre timesfrekvens i helgene på Trønderbanen mellom Steinkjer og Lundamo/Melhus. Dette innebærer timesfrekvens frem til klokken 15 på lørdag og fra klokken 12 på søndag. Tilbudsforbedringen var opprinnelig planlagt fra desember 2021, men ble utsatt på grunn av koronapandemien. Trafikken har nå tatt seg opp til et nivå som

gjør det hensiktsmessig å innføre tilbudsforbedringen fra desember 2024.

Flere avganger på Vossebanen

Trafikkavtalen for Trafikkpakke 3 Vest inkluderte flere avganger på Vossebanen mellom Bergen og Voss fra desember 2021. Disse ble utsatt på grunn av koronapandemien. Trafikken har nå tatt seg opp til et nivå som gjør det hensiktsmessig å innføre tre avganger i døgnet hver vei fra desember 2024.

Nærmere om tilbudsforbedringer i 2026

Trafikkavtalen for Østlandet 2 inneholder opsjoner for tilbudsforbedringer på Drammenbanen mellom Asker og Drammen og på Vestfoldbanen mellom Drammen og Tønsberg, når nye Drammen stasjon og dobbeltsporet Drammen–Kobbervikdalen og Nykirke–Barkåker står ferdig. Tilbudsforbedringene innebærer at timinutterssystemet mellom Lillestrøm og Asker blir forlenget til Drammen, og at det blir fire tog i timen hver vei mellom Drammen og Tønsberg. For at tilbudsforbedringen mellom Asker og Drammen skal iverksettes fra desember 2025, må denne opsjonen utløses senest i desember 2024.

Forsinkelser i utbyggingen av ERTMS medfører at tilbudsforbedringene til Tønsberg utsettes, og det er usikkert når disse helt eller delvis kan settes i verk.

Forpliktelsene ut over budsjettåret som tilbudsforbedringen mellom Asker og Drammen og til Tønsberg medfører, inngår i den foreslåtte fullmakten for kjøp av persontransport med tog.

Kjøp av nye tog

Nye lokal- og regiontog

Ved behandlingen av Prop. 23 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet 2019 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 116 S (2019–2020) vedtok Stortinget kostnadsramme for kjøp av 30 nye lokaltog. I januar 2022 inngikk Norske tog avtale med Alstom. Togene skal etter planen tas i bruk fra første kvartal i 2026. De legger til rette for tilbudsforbedringer i Oslo-området på strekningene Spikkestad/Asker–Lillestrøm og Stabekk/Oslo S–Ski. De nye togene øker totalkapasiteten for lokaltogflåten og de reisende vil i tillegg få et bedre tilbud gjennom moderne informasjonssystemer, økt komfort samt tilpasninger til reisende med spesielle behov. Togene som brukes i dag, er gamle og har et stort vedlikeholdsbehov,

noe som gir mange driftsforstyrrende feil. De nye togene vil gi et mer pålitelig tilbud på strekningene.

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2022–2023) vedtok Stortinget kostnadsramme for å utløse opsjon for kjøp av ytterligere 25 tog, hvorav 19 blir en regiontogvariant. Totalt er det dermed bestilt 55 nye tog, 36 lokaltog og 19 regiontog, som fortløpende settes i trafikk på Østlandet fra og med 2026.

Nye fjerntog (langdistansetog)

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2021–2022) vedtok Stortinget kostnadsramme for kjøp av nye langdistansetog. I mars 2023 inngikk Norske tog avtale med Stadler om å kjøpe 17 nye fjerntog som er planlagt levert i perioden 2027–2029. Det er bestilt 13 elektriske og fire bimodale togsett for bruk på alle fjerntogstrekningene i Norge. For de reisende vil de nye togene gi bedre kvalitet gjennom økt komfort, moderne informasjonssystemer og innredning samt tilpasninger til reisende med spesielle behov.

Håndtering av valuta i Norske tog – kjøp av lokaltog og fjerntog

Stortinget har gitt Samferdselsdepartementet fullmakt til å justere kostnadsrammen for kjøp av lokaltog og fjerntog for pris- og valutakurs. Styrings- og kostnadsrammen justeres i tråd med endringer og finansieringen tilpasses ev. økte eller reduserte kostnader som følge av valutakursvingninger. Restverdigarantien vil også tilpasses valutakursvingninger. Økte kostnader for anskaffelsene som følge av dette, øker leien til togoperatørene. Dette innebærer at ev. økte utgifter som følge av endrede valutakostnader blir dekt av statens kjøp av persontransport med tog.

Dersom den norske kronen skulle bli betydelig svekket, vil egenkapitalandelen til Norske tog samtidig kunne bli betydelig redusert på kort sikt. En egenkapitalandel på under 20 pst. vil være brudd på betingelsene i kredittvurderingen (ratingen), og selskapets rating vil risikere å bli nedgradert. I slike tilfeller, og som følge av at staten har påtatt seg ansvaret for selskapets valutarisiko i anskaffelsene, vil det være nødvendig med tilførsel av egenkapital til selskapet. Samferdselsdepartementet er som eier opptatt av at Norske tog til enhver tid har en hensiktsmessig kapitalstruktur. Dersom det blir nødvendig, vil departementet

komme tilbake til Stortinget med forslag om tilførsel av egenkapital til selskapet.

Midtlivsoppgradering av lokaltog

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2019–2020) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2019–2020) vedtok Stortinget å gi restverdisikring til midtlivsoppgradering av lokaltogsett av type 72. Dette er en nødvendig oppgradering av togene som nå har kjørt halvparten av sin forventede levetid, og det vil sikre levetiden til togene, gi bedre pålitelighet og økt komfort for passasjerene. Prosjektet er betydelig forsinket sammenliknet med opprinnelig prosjektplan. De første oppgraderte togsettene settes i trafikk i slutten av 2024. Togsettene skal brukes på Jærbanen samt på strekningene Stabekk–Ski og Spikkestad/Asker–Lillestrøm i Oslo-området. Etter justert fremdriftsplan vil de siste oppgraderte togsettene leveres i løpet av 2027.

Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold

Det foreslås bevilget 6 596,7 mill. kr som er en reduksjon på netto 2 333,4 mill. kr fra saldert budsjett 2024.

I tråd med prioriteringer i Nasjonal transportplan 2025–2036 om å ta vare på det vi har, økes bevilgningen til drift og vedlikehold med 1 700 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett 2024 ved å omdisponere midler fra post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer. Samtidig foreslås 4 152 mill. kr flyttet til ny post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – fornying og mindre investeringer.

Bevilgningen til drift og vedlikehold 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. Forutsigbarhet, langsiktighet og stabil økning i aktiviteten legger til rette for at leverandørmarkedet kan utnytte kapasiteten ved å planlegge de ulike prosjektene over tid. Bane NOR jobber aktivt overfor leverandørene for å sikre kapasitet og høy leveringspresisjon.

Bevilgningsforslaget dekker også økte drifts- og vedlikeholdsutgifter for nye anlegg som tas i bruk, som er anslått til om lag 200 mill. kr i 2025. Dette gjelder i hovedsak drift og vedlikehold av Follobanen, strekningen Arna–Bergen på Bergensbanen, noen av tiltakene i effektpakken *Flere og raskere tog på Dovrebanen* og innføring av signal- og sikringsystemet ERTMS.

Drift

Det settes av om lag 4,3 mrd. kr til drift av jernbanen. 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 mv. inngår også, mens utbedring av feil i infrastrukturen som skyldes normal aldring og slitasje er en del av vedlikeholdsbudsjettet.

Vedlikehold

Det settes av om lag 2,3 mrd. kr til vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen. Vedlikehold deles fra og med 2025 inn i de to hovedkategoriene korrektivt vedlikehold og forebyggende vedlikehold.

Vedlikehold er nødvendig for å opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivået og kvaliteten i det eksisterende jernbanenettet. Videre er det 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. Effekten av forebyggende vedlikehold vil ikke kunne måles umiddelbart, men over tid vil en godt vedlikeholdt infrastruktur gi bedre forutsetninger for god punktlighet og regularitet og redusere sannsynligheten for driftsforstyrende feil. Bane NOR prioriterer økt innsats mot de strekningene og knutepunkter der trafikken og konsekvensene for nettet er størst.

Korrektivt vedlikehold omfatter retting av oppståtte feil. 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, jf. omtale under post 72. I tillegg omfatter forebyggende vedlikehold maskinelt sporvedlikehold, sporjustering, skinnsliping, ballastsupplering, skogrydding mv. Riktig nivå på forebyggende vedlikehold forlenger anleggenes levetid og utsetter behovet for fornying. Totalkostnadene over livsløpet blir dermed lavere.

Handlingsrom i gjennomføringen av drift og vedlikehold

I Samferdselsdepartementets oppdragsbrev for 2024 til Bane NOR er foretaket gitt ansvar for resultater og for å holde de økonomiske rammene som er avtalt med Jernbanedirektoratet. For å gi Bane NOR størst mulig handlingsrom til å prioritere mellom ulike løsninger legges det derfor ikke føringer for fordelingen av bevilgningen under post 71. Bevilgningen til investeringer i jernbanen, jf. omtale på post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, kan etter samråd med Jernbanedirektoratet også nyttes til drift og vedlikehold av jernbanenettet når dette vurderes å gi best måloppnåelse.

Det legges også til grunn at effektivisering innenfor drift og en mer langsiktig og effektiv innretning av vedlikeholdsarbeidet i Bane NOR kan friggi midler til fornying. For å sikre at midlene til drift og vedlikehold brukes effektivt og har den forventede effekt på driftsstabiliteten, er det utarbeidet et særskilt oppfølgingssystem for å følge opp vedlikeholds- og fornyingsplanen, jf. omtale under post 72.

Inntektsforutsetninger

Bevilgningen til drift og vedlikehold er nettobudsjettet. Inntektene fra salg av utstyr og tjenester og videresalg av elektrisitet m.m. tilfaller Bane NOR direkte og er trukket fra forslaget til utgiftsbevilgning. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Bane NOR finansierer drift og vedlikehold med en inntekt på om lag 2,4 mrd. kr i 2025.

Det er lagt opp til at togselskapene som staten kjøper tjenester fra, kompenseres for prisøkninger på infrastrukturavgiftene, og at statens vederlag til Bane NOR reduseres tilsvarende, jf. omtale under post 70 Kjøp av persontransport med tog. Bane NORs samlede inntekter fra infrastrukturavgifter fra person- og godstransport er anslått til

1,8 mrd. kr i 2025, som er en økning på om lag 270 mill. kr fra 2024.

Fullmakter

For å gi Bane NOR forutsigbarhet for fremtidig likviditetstilførsel, forplikter staten seg til et minimumsnivå for likviditetstilførsel de fire neste årene etter budsjettåret. Minimumsnivået foreslås 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 fremtidige budsjettår til drift og vedlikehold innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 21 780 mill. kr, og en ramme som forfaller i årene 2026, 2027, 2028 og 2029 på henholdsvis 5 940 mill. kr, 5 610 mill. kr, 5 280 mill. kr og 4 950 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 i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, der opplegget for bl.a. fullmakten til drift og vedlikehold er nærmere redegjort for.

Post 72 Kjøp av infrastruktur tjenester – fornying og mindre investeringer

Det foreslås bevilget 7 445 mill. kr.

Fra og med 2025 samles bevilgningen til fornying og mindre investeringer på en egen post. Bevilgningen til fornying er flyttet fra post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold, og bevilgningen til mindre investeringer er flyttet fra post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer. Dette følger opp regjeringens strategi for utviklingen av jernbanen frem mot 2050, herunder punktet om å ruste opp og vedlikeholde eksisterende jernbaneinfrastruktur, jf. kap. 14.2.2 i Nasjonal transportplan 2025–2036.

I Samferdselsdepartementets oppdragsbrev for 2024 til Bane NOR er foretaket gitt ansvar for resultater og for å holde de økonomiske rammene som er avtalt med Jernbanedirektoratet. Bevilgningen på post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, kan etter samråd med Jernbanedirektoratet også nyttes til fornying og mindre investeringer når dette vurderes å gi best måloppnåelse.

Fornyning

Det settes av om lag 5,5 mrd. kr til fornying i 2025. Dette er om lag 1,5 mrd. kr mer enn lagt til grunn i statsbudsjettet for 2024.

Fornyning består av utskifting av gammel infrastruktur med nytt, tilsvarende anlegg med samme funksjon og bidrar til å opprettholde og utvikle standarden i jernbaneinfrastrukturen, noe som er nødvendig for å kunne nå og opprettholde de langsiktige målene for driftsstabilitet. Anlegg må 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, tilstand og funksjon, noe som påvirker driftsstabiliteten. Fornyingsbehovet er stort, og mange anlegg og komponenter har for lenge gått over teknisk levealder. Økt innsats til fornying vil gi færre innstillinger, økt punktlighet og et bedre tilbud. Dette krever også nye måter å arbeide på.

Fornyingsbehov og vedlikeholdsetterslep

Tidligere beregninger av vedlikeholdsetterslepet var kun basert på beregning av kostnaden ved å fornye komponenter der den tekniske levetiden er utløpt. Bane NOR har nå bedre data og kunnskap om infrastrukturen, og foretaket beregner behov for fornying basert på en samlet vurdering av anleggenes alder, levetid, tilstand og funksjon.

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036 beregnet Bane NOR et grunnivå for fornying, definert som et økonomisk minimumsnivå for å unngå økt etterslep, til om lag 8,1 mrd. 2025-kr per år. Til sammenlikning ble det lagt til grunn et grunnivå for fornying på 5,7 mrd. 2025-kr i Nasjonal transportplan 2022–2033. Økningen skyldes bedre datakvalitet, data fra sensorer og nærmere kartlegging av behov samt underfinansiering gjennom perioden og økt behov for klimatilpassning. Dersom bevilgningen til fornying er lavere enn beregnet grunnivå, vil vedlikeholdsetterslepet øke tilsvarende. I Jernbanedirektoratets og Bane NORs planer for å trappe opp ressursbruken til drift, vedlikehold og fornying legges det opp til at beregnet vedlikeholdsetterslep vil fortsette å øke i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2025–2036, men at det reduseres i andre seksårsperiode.

For å få best mulige effekter fra ressursinnsatsen, legger Bane NOR vekt på forventede, fremtidige behov i planleggingen av fornyingsarbeidet. I arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036 er

det beregnet et fornyingsbehov på om lag 125 mrd. kr i tolvårsperioden. Fornyingsbehovet er en beregning basert på både eksisterende vedlikeholdsetterslep og forventet fremtidig behov for fornying av infrastrukturen.

Effektivisering

Effektiviteten innenfor drift, vedlikehold og fornying kan økes gjennom bedre planlegging og økt digitalisering, og realiseres gjennom

- økt innsikt i tilstandsutviklingen
- økt presisjon i planleggingen av vedlikehold og fornying
- digitalisering og prediktivt vedlikehold

Bedre datagrunnlag, overvåking av installasjoner og kontrollprogram mv. vil styrke kunnskapen om tilstanden i sporet. Bane NOR vil i løpet av 2024 sette konkrete mål for produktivitet og effektivitet.

Fornyingsplan for strekningene

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036 utarbeidet Bane NOR konkrete fornyingsplaner for perioden 2024–2027 og identifiserte fornyingsbehovet i perioden 2028–2036 for alle banestrekninger. Foretaket oppdaterer planen årlig og leverte 1. juni 2024 en fornyingsplan for 2025–2029. De fem strekningene som prioriteres for fornying, er Bergensbanen (Hønefoss–Voss), Hovedbanen (Oslo S–Lillestrøm), Dovrebanen (Fåberg–Støren og Støren–Trondheim) og Sørlandsbanen (Kongsberg–Egersund). De prioriterte tiltakene ventes å redusere antall forsinkelsestimer og innstillinger med mellom 5 og 20 pst. i 2030.

Det er også utarbeidet fornyingsplaner for de øvrige strekningene i jernbanenettet der Østfoldbanen, Ofotbanen, Gardermobanen, Hovedbanen (Lillestrøm–Eidsvoll) og Nordlandsbanen er prioritert. Fornyingsplanen skal oppdateres årlig og tilpasses prioriteringene i statsbudsjettet.

Oppfølgingsystem for fornying

I oppfølgingen av tiltak som er knyttet til fornying og utbedring av infrastrukturen, legges det større vekt på å vurdere måloppnåelse fremfor å vurdere ressursinnsats og den beregnede verdien av vedlikeholdsetterslepet. For å sikre at midlene til fornying brukes effektivt og har den forventede effekten på driftsstabiliteten, er det utarbeidet et særskilt system for å følge opp vedlikeholds- og fornyingsplanen. Systemet legger til rette for å

følge opp midlene som brukes på en transparent og effektiv måte, og får frem effektene av tiltakene i planen. Det legges til grunn ett sett med ulike indikatorer per strekning for å måle planens effekt på driftsstabiliteten. Rapporteringen skal avtales mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Togoperatørene vil også bidra. Samferdselsdepartementet følger effektene av økt satsing på vedlikehold og fornying tett.

Forutsetninger for økt vedlikehold og fornying

En vesentlig økning av fornyings- og vedlikeholdsarbeidet vil medføre økt behov for tilgang til spor for å gjennomføre utbedringene. Spesielt i Oslo-området er det tett trafikk og høy utnyttelse av kapasiteten i sporet. Behovet for økt sportilgang slik at vedlikehold og fornying kan gjennomføres effektivt, kommer ofte i konflikt med målet om å opprettholde et mest mulig stabilt togtilbud til de reisende.

Innsatsen til drift, vedlikehold og fornying skal prioriteres tydeligere mot de strekningene og knutepunktene der trafikken er størst og konsekvensene av feil for nettet for øvrig er størst. Hensyn til sikkerhet skal alltid ivaretas i prioriteringen av tiltak. I tillegg prioriteres de større tiltakene på fornying, som f.eks. kontaktledningsanlegget på Bergensbanen.

Forutsigbarhet og langsiktighet er viktige forutsetninger for å sikre kapasitet og gjennomføring av planlagt vedlikehold. Innenfor områdene som omfatter jernbaneteknisk materiell, er det generelt lange ledetider. Bane NOR følger leverandørene tett opp for å sikre kapasitet og at leveranser kommer til rett tid. Forutsigbare økninger i aktiviteten legger til rette for at leverandørmarkedet kan utnytte kapasiteten ved å planlegge de ulike prosjektene over tid.

Klimatilpasning

Ekstremværet «Hans» i august 2023 viste hvor viktig det er at infrastrukturen bygges og oppgraderes for å tåle mer ekstremvær og klimændringer. I 2025 prioriteres fornyingstiltak som oppgradering og forbedring av dreneringsanlegg i jernbanens underbygning, snøoverbygg, og snø-/skredskjerming.

Som en del av mindre investeringer utføres også sikringstiltak basert på kontinuerlig kartlegging av flom- og rasutsatte områder.

Transport av militært materiell

Bane NOR skal kjøpe nye tunglastvogner som bl.a. skal dekke foretakets behov for transport av utstyr i sitt arbeid med drift, vedlikehold og fornying. I tillegg kan vognene ved behov leies ut til Forsvaret for transport av forsvarsmateriell, eller til sivil godstransport som omfatter tung last. Anskaffelsen av ti tunglastvogner er anslått å koste om lag 40 mill. kr. Den inngår som en del av en avtale mellom Bane NOR, Forsvaret og den svenske Forsvarsmakten som gjør det mulig for de tre partene å kjøpe jernbanevogner gjennom samme avtale.

Mindre investeringer

Det settes av om lag 1,9 mrd. kr til mindre investeringstiltak. Det er om lag på samme nivå som i 2024.

Dette er mindre tiltak, men som er strategisk viktige og nødvendige for å opprettholde jernbanenettets sikkerhet og styrke kapasiteten. Mindre investeringer kan overlape med tiltak for fornying av anlegg. Det er derfor viktig å planlegge mindre investeringer og fornying i sammenheng, og at Bane NOR har handlingsrom til å innrette det samlede arbeidet på en koordinert og effektiv måte. De mindre investeringene kan deles inn i hovedområdene Mer gods på bane, Stasjoner og knutepunkter, Sikkerhet og miljø og Sikker kjøreveis-IKT.

Mer gods på bane

Bane NOR planlegger å bruke om lag 270 mill. kr til å planlegge og gjennomføre godstiltak. Mer gods på bane omfatter mindre tiltak som har stor effekt, f.eks. tiltak på godsterminaler, forlengelse av kryssingsspor og andre sporarbeider og infrastrukturtiltak som bidrar til bedre vilkår for godstransport på jernbanen.

For å overføre mer godstransport til jernbane er det i tillegg en tilskuddsordning, jf. omtale under post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til bane.

Stasjoner og knutepunkter

Bane NOR planlegger å bruke om lag 315 mill. kr til å planlegge og gjennomføre stasjonstiltak. Tiltakene bidrar til en enklere reisehverdag gjennom å utvikle velfungerende og effektive stasjoner og knutepunkter. Tiltakene skal bedre kapasiteten, sikkerheten, tilgjengeligheten og informasjonen

på togstasjoner. Tiltak for universell utforming prioriteres på de mest trafikkerte stasjonene.

Av de planlagte midlene til stasjons- og knutepunktutvikling inngår 119 mill. kr i byvekstavtalene, jf. omtale under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Sikkerhet og miljø

Bane NOR planlegger å bruke om lag 910 mill. kr til tiltak som bidrar til å øke trafikksikkerheten og redusere negativ påvirkning på ytre miljø i og rundt eksisterende jernbaneinfrastruktur samt mindre investeringer rettet mot samfunnssikkerhet, sikring og beredskap. Tiltakene prioriteres løpende etter vurdering av risiko og effekt. Aktuelle sikkerhetstiltak er å fjerne usikrede planoverganger og sikthindre samt rassikring. Tiltak for ytre miljø kan være tilpassing av terrenget langs banen for bedre vegetasjonskontroll og vannkvalitet. Andre investeringer kan redusere hindringer for dyr og redusere støy fra eksisterende jernbane.

Sikker kjøreveis-IKT

Bane NOR planlegger å bruke om lag 355 mill. kr til tiltak som bidrar til styrket driftsstabilitet, økt sikkerhet og bedre samhandling. Tiltakene gir økt digital sikkerhet for kritiske systemer for bl.a. togfremføring, nødvendig kommunikasjon mellom tog og togsentraler og informasjon til de reisende. Det skal etableres integrasjons- og dataplattform for å gi bedre innsikt og beslutninger i jernbanesektoren. Ett tiltak er å utbedre deknningen for å opprettholde og forbedre høy tilgjengelighet og stabile togradiotjenester mellom tog og togsentraler, med bl.a. bygging av nye basestasjoner og kommunikasjonssystem til togledere. Andre tiltak er å bygge nødvendig transmisjonsnett med tilstrekkelig kapasitet for bl.a. ERTMS, innføre tilstandsovervåking av kritiske komponenter i sporet og håndtering av potensielle uønskede sikkerhetshendelser.

Fullmakter

Regjeringen foreslår samme fullmaktstruktur for nye post 72 som for post 71 Kjøp av infrastruktur-tjenester – drift og vedlikehold, og post 73 Kjøp av infrastruktur-tjenester – investeringer. Det innebærer at minimumsnivået for likviditetstilførsel de neste fire årene fastsettes til å utgjøre henholdsvis 90, 85, 80 og 75 pst. av forslag til bevilgning for kommende budsjettår. Minimumsbeløpene rulle-

res 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 fremtidige budsjettår til fornying og mindre investeringer innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 24 570 mill. kr, og en ramme som forfaller i årene 2026, 2027, 2028 og 2029 på henholdsvis 6 700 mill. kr, 6 330 mill. kr, 5 960 mill. kr og 5 580 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 73 Kjøp av infrastruktur-tjenester – investeringer

Det foreslås bevilget 11 667,2 mill. kr. Dette er en reduksjon på 5 698,9 mill. kr fra saldert budsjett 2024. Om lag 3,9 mrd. kr er omprioritert til andre formål for å følge opp Nasjonal transportplan 2025–2036 bl.a. 3,2 mrd. kr til økt satsing på drift, vedlikehold og fornying av jernbanen. I tillegg er om lag 1,9 mrd. kr til mindre investeringer flyttet til post 72 Kjøp av infrastruktur-tjenester – fornying og mindre investeringer.

Samlet legges det opp til å bruke 13,7 mrd. kr til planlegging og investeringer i 2025. Om lag 2,0 mrd. kr hentes fra Bane NORs produksjonsgjeld til staten som er knyttet til prosjekter som er forsinket. Likviditetstilførsel til Bane NOR som av ulike årsaker ikke er brukt, benevnes som netto produksjonsgjeld til staten, jf. omtale under *Mål, utfordringer og prioriteringer*.

Foreslått reduksjon i bevilgningen til investeringer er i samsvar med regjeringens langsiktige strategi for utviklingen av jernbanen som er presentert i Nasjonal transportplan 2025–2036 med økt satsing på drift, vedlikehold og fornying, og oppstart av færre nye store investeringsprosjekter. Samtidig legger bevilgningsforslaget til rette for å opprettholde rasjonell gjennomføring av alle oppstartede infrastrukturprosjekter. Prosjektene skal gi kortere reisetider, økt kapasitet og flere avganger på banestrekninger flere steder i landet. Videre prioriteres planlegging av flere av infrastrukturtiltakene i effektpakkene omtalt i Nasjonal transportplan 2025–2036. Dette gjelder effektpakkene Økt kapasitet for kombitransport gods, Flere tog i Oslo-navet, Innfasing nye fjerntog, Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Fredrikstad) og Ny rikstunnel. Det er også prioritert å starte planlegging av elektrifisering av strekningen Stjørdal–Steinkjer på Trønderbanen.

Prioriteringene innenfor bevilgningsforslaget er omtalt under *Nærmere om investeringsporteføljen og tilbudsforbedringer*. Fordelingen av midlene er en foreløpig plan, basert på prognoser og esti-

mater som var tilgjengelig da budsjettforslaget ble utarbeidet. Bane NOR vil tilpasse fremdrift og gjennomføring av prosjektporteføljen dersom forutsetninger lagt til grunn for gjennomføringen, endrer seg.

Bevilgningen til investeringer i jernbanen kan også nyttes til drift, vedlikehold og fornying av jernbanenettet når dette vurderes å gi best måloppnåelse. Oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet til Bane NOR samt avtalene mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR gir mulighet til dette, jf. også omtale i Prop. 115 S (2021–2022) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2022*. Dersom foretaket vil omdisponere midler som Stortinget har bevilget til investeringer, til andre formål, permanent eller midlertidig, må dette tas opp med Jernbanedirektoratet. Direktoratet skal vurdere forslaget i et sektorperspektiv og opp mot gjeldende avtaleforpliktelser og fastsatte mål. Endrede forutsetninger for investeringsporteføljen i løpet av budsjettåret kan medføre endret fremdrift for prosjekter i porteføljen og endringer i investeringsporteføljen. Fastprisavtalene som Bane NOR har inngått med Jernbanedirektoratet, vil også gi foretaket insentiv til å optimalisere prosjektene for å oppnå lavere kostnader enn de som er avtalt. Lavere prosjekt-kostnader enn avtalt fastpris medfører at Bane NOR kan nytte mer til drift, vedlikehold, fornying

og mindre investeringer på jernbanen enn lagt til grunn i statsbudsjettet det enkelte år eller finansiere ev. overskridelser på andre prosjekter.

De største risikoene for gjennomføringen av investeringsprosjektene i 2025 er

- økte kostnader under bygging bl.a. på grunn av usikkerhet rundt grunnforhold. Dette kan føre til at igangsatte prosjekter blir dyrere enn planlagt, og at handlingsrommet for å sette i gang og planlegge nye prosjekter blir mindre
- mangel på råvarer og tilgang på ressurser, spesielt for leverandørmarkedet innenfor jernbaneteknikk
- mangel på 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, bl.a. som følge av forsinkelser i arbeid med arealplaner, miljøkonsekvenser o.l.
- risiko for gjennomføring av ERTMS, noe som også kan påvirke fremdrift i andre effektpakker

Tabell 4.40 viser effektpakker, herunder store jernbaneprosjekter som er igangsatt, med henvisning til proposisjonen der det først ble foreslått kostnadsramme, opprinnelig kostnadsramme og gjeldende kostnadsramme.

Tabell 4.40 Store jernbaneprosjekter

Effektpakke (strekning) Prosjekt	Først lagt frem	Mill. 2025-kr	
		Opprinnelig kostnadsramme	Gjeldende kostnadsramme
<i>ERTMS</i>			
ERTMS-prosjektet	Prop. 126 S (2015–2016)	37 788	37 788
<i>Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo–Hamar)</i>			
Venjar–Eidsvoll–Langset (tatt i bruk i 2023)	Prop. 13 S (2017–2018)	7 873	7 873
Kleverud–Sørli	Prop. 1 S (2019–2020)	11 179	11 179
Sørli–Åkersvika	Prop. 1 S (2021–2022)	9 565	9 565
<i>Flere og raskere tog på Østfoldbanen, (Oslo–Ski)</i>			
Follobanen (tatt i bruk i 2022/2023)	Prop. 97 S (2013–2014)	28 626 ¹	37 513
<i>Elektrifisering og infrastruktur for nytt togmateriell (Støren–Steinkjer)</i>			
Deelektrifisering Trønder- og Meråkerbanen	Prop. 1 S (2019–2020)	2 727	2 727
<i>Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg)</i>			
Barkåker–Tønsberg (tatt i bruk 2011 med begrenset kapasitet, fullføres i 2025)	St.prp. nr. 1 (2008–2009)	1 988	1 988
Drammen–Kobbervikdalen	Prop. 110 S (2018–2019)	18 040	18 040
Nykirke–Barkåker	Prop. 110 S (2018–2019)	9 044	9 044
<i>Flere tog på Vossebanen (Arna–Bergen)</i>			
Arna–Fløen	Prop. 1 S (2013–2014)	3 467 ¹	5 008
Fløen–Bergen/Nygårdstangen	Prop. 193 S (2020–2021)	4 900	4 900
<i>Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss)</i>			
Sandbukta–Moss–Såstad	Prop. 13 S (2017–2018)	11 734	28 289
<i>Infrastruktur for nytt togmateriell (Oslo-navet)</i>			
Kolbotn stasjon	Prop. 104 S (2023–2024)	1 352	1 352

¹ Ved årsskiftet 2021/2022 overskred faktiske påløpte kostnader den opprinnelige kostnadsrammen for både Follobanen og Arna–Fløen. Opprinnelige rammer for prosjektene Follobanen og Arna–Fløen er dermed kun prisjustert t.o.m. 2021.

Kostnadsrammen for Sandbukta–Moss–Såstad ble sist endret ved Stortingets behandling av Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024*, jf. Innst. 447 S (2023–2024).

For Oslo–Ski ble kostnadsrammen endret ved Stortingets behandling av Prop. 1 S (2020–2021), jf. Innst. 13 S (2020–2021). Kostnadsrammen for Arna–Fløen ble endret ved Stortingets behandling av Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om admi-*

nistrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar, jf. Innst. 472 S (2016–2017).

ERTMS – gjennomgående risiko i prosjektgjennomføringen

Det er høy risiko for forsinket fremdrift ved innføringen av det nye signalsystemet ERTMS. Risikoen er knyttet til ombygging av tog og levering av trafikkstyringssystem og signalanlegg. Dette

skyldes bl.a. utfordringer med global varetransport, og at det ikke er tilstrekkelig tilgang på komponenter og kapasitet ved verksteder for ombygging. Innføringen av ERTMS har avhengigheter både til gjennomføring av dagens togtilbud, fremtidige tilbudsforbedringer og driftsstabilitet.

I den reviderte signalplanen for utrulling av ERTMS fra 2023 ble sluttdatoen for ferdigstilling av ERTMS på hele jernbanenettet utsatt til 2034. Det er i 2024 identifisert økt risiko for forsinkelser for både ombygging av tog og levering av trafikksystem og signalanlegg. For å få bedre kontroll på risikoen i prosjektet besluttet Bane NOR å utarbeide en ny plan for utrulling. Forsinkelsen i ERTMS-prosjektet får konsekvenser for effekt-pakker som nå gjennomføres og som planlegges med ERTMS som signalsystem. En måte å minimere risikoen og konsekvensene i prosjektgjennomføringen, både for tilbudsforbedringer og økonomi, er å frikoble gjennomføring av prosjektene fra innfasingen av ERTMS og planlegge prosjektene med konvensjonelle signalsystemer. Bane NOR arbeider med å kartlegge mulighetene for dette. Selv om prosjektene frikobles fra ERTMS, vil ny prosjektgjennomføring gi økte kostnader og forsinket ferdigstilling for pågående effektpakker. Dette gjelder effektpakkene Fire tog i timen på Vestfoldbanen, Flere og raskere tog på Dovrebanen, Kombitransport Oslo–Trondheim, Flere tog på Trønderbanen, og Flere og raskere tog på Østfoldbanen, jf. nærmere omtale under *Nærmere om investeringsporteføljen og tilbudsforbedringer*.

I disse effektpakkene er det generell usikkerhet om det er tilstrekkelig kapasitet og kompetanse til å prosjektere konvensjonelle signalanlegg som alternativ til ERTMS. Det er også usikkert om det er nok kapasitet i leverandørmarkedet for å bygge og installere anleggene, og om det er tilstrekkelig tilgang på komponenter for å bygge konvensjonelle signalanlegg. I tillegg må slike signalanlegg innlemmes i eksisterende fjernstyringsanlegg på strekningene, og her kan det være vanskelig å få både intern og ekstern kapasitet og kompetanse.

Realisering av tilbudsforbedringen med flere tog på Gjøvikbanen forutsetter at ERTMS innføres på nordre del av Gjøvikbanen fra oppstart av ruteplanen for 2025. Forsinkelsene for ERTMS knyttet til trafikkestyringssystemet medfører at det er risiko for at tilbudsforbedringen må utsettes noe.

Nærmere om investeringsporteføljen og tilbudsforbedringer

Målet med investeringene er å legge til rette for et forbedret togtilbud, gjennom bl.a. flere avganger, redusert reisetid og bedre driftsstabilitet i togtrafikken. De største tilbudsforbedringene som investeringene under planlegging eller utbygging skal bidra til å realisere, er

- elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen som legger til rette for å bruke nytt togmateriell med bedre komfort og økt kapasitet, fleksibilitet for togselskapene og reduksjon av klimagassutslipp og lokal luftforurensing
- to tog i timen og redusert reisetid på Dovrebanen mellom Oslo og Hamar gjennom utbygging av sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Åkersvika
- inntil fire tog i timen og redusert reisetid på Vestfoldbanen mellom Oslo og Tønsberg
- flere avganger og kortere reisetid på Østfoldbanen mellom Oslo og Moss samt kortere reisetid mellom Oslo og Halden
- økt kapasitet for godstransport ved Narvik stasjon som vil gi mer effektiv godstransport
- to tog i timen på Trønderbanen mellom Melhus og Stjørdal
- økt transportkapasitet, bedre komfort og færre forsinkelser knyttet til feil på togene gjennom tiltak for å ta i bruk nytt togmateriell i og rundt Oslo
- bedre komfort og færre forsinkelser knyttet til feil på togene gjennom tiltak for å ta i bruk nytt region- og fjerntogmateriell
- innføring av det nye signalsystemet ERTMS på hele jernbanenettet som bl.a. gir bedre driftsstabilitet og sikkerhet

Bygging av dobbeltspor eller lengre dobbeltsporsparceller er tiltak som vil bidra til økt kapasitet for person- og godstog. Effektpakkene for kombitransport vil øke kapasiteten for godstransport på strekningene Oslo–Narvik via Sverige og Oslo–Trondheim.

I forslaget prioriteres også forsiktig oppstart av planlegging av *Ny rikstunnel* gjennom Oslo. Videre er det satt av midler til å følge opp KVU for økt kapasitet i regiontog på Østlandet.

Infrastruktur for nytt togmateriell (Oslo-navet)

Effektpakken omfatter nødvendige infrastrukturtiltak på strekningene Oslo–Ski og Spikkestad–Lillestrøm for å legge til rette for tilbudsforbedringer. Det anslås å bruke om lag 1 030 mill. kr for å

tilpasse eksisterende infrastruktur til nye lokal- tog. Bane NOR har startet bygging på begge strekningene i 2024, og det er planlagt at nye tog skal tas i bruk i perioden desember 2025 til desember 2026. Den største risikoen er en stram fremdriftsplan og usikkerhet om omfanget på tiltakene. Omfanget av infrastrukturtiltak som er nødvendig for å fase inn nye lokal tog i Oslo-området, har økt og ført til at kostnaden har økt til om lag 3,2 mrd. kr sammenliknet med anslaget på 1,6 mrd. 2019-kr (2,2 mrd. 2025-kr) som ble omtalt i Prop. 23 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet 2019 under Samferdselsdepartementet*.

Kolbotn stasjon

Kostnadsrammen for Kolbotn stasjon ble fastsatt ved Stortingets behandling av Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024*, jf. Innst. 447 S (2023–2024). I 2025 starter bl.a. arbeidene med å bygge ny undergang under sporene på stasjonen. Det er planlagt at den nye stasjonen skal være ferdig i løpet av 2026.

Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Ski)

Follobanen ble tatt i bruk i desember 2022. Dette har nær halvert reisetiden mellom Oslo S og Ski og økt antall avganger for regiontog og lokal tog på strekningen mellom Ski og Stabekk som går på Østfoldbanen fra og med 2025. Det anslås å bruke om lag 310 mill. kr til avsluttende arbeider, arbeid med sluttdokumentasjon og sluttoppgjør med entreprenører i 2025.

Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss)

Det anslås å bruke om lag 1 800 mill. kr til utbygging av Indre InterCity mellom Oslo og Moss på Østfoldbanen, hvorav om lag 1 000 mill. kr hentes fra Bane NORs produksjonsgjeld til staten som er knyttet til prosjektet Sandbukta–Moss–Såstad. Effektpakken skal ved ruteterminskiftet i desember 2030 gi en tilbudsforbedring med mulighet for flere avganger for regiontog mellom Oslo og Moss og redusert reisetid for regionekspresstogene til Fredrikstad, Sarpsborg og Halden.

Sandbukta–Moss–Såstad

Prosjektet omfatter om lag 10 km nytt dobbeltspor, inkl. to tunneler og ny jernbanestasjon i Moss.

Etter oppstart av anleggsarbeidene i 2020 ble det oppdaget store forekomster av kvikkleire i Moss sentrum. Kostnadsramme for prosjektet og tidspunkt for når det kan tas i bruk er senere endret to ganger, sist ved behandlingen av Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024*, jf. Innst. 447 S (2023–2024). Da ble det orientert om at strekningen kan tas i bruk i 2030.

Pågående byggearbeider med grunnstabilisering i Moss sentrum, arbeider i tunnelene og med dobbeltsporet videreføres i 2025. Arbeidene i Moss sentrum er sikkerhetskritiske med potensielt store konsekvenser. Dette legger sterke føringer for valg av løsninger, gjennomføringsmetodikk og kontrollregime ved gjennomføring. Stabiliteten i området må konstant overvåkes under byggingen. Dette er det tatt hensyn til i den gjeldende kostnadsrammen og planen for gjennomføring. Ev. ytterligere problemer med grunnforholdene i området kan få konsekvenser for fremdriftsplan og kostnadsestimat. Jernbaneprosjektet er et svært viktig sikringsprosjekt for Moss by ved at store områder vil få en betydelig bedre stabilitet i grunnforholdene enn tidligere. Utgiftene til sikring av Moss by dekkes innenfor prosjektets kostnadsramme.

Forsinkelser i ERTMS-prosjektet kan øke kostnadene og utsette tilbudsforbedringen, jf. omtalen av risiko i ERTMS-prosjektet.

Anlegg for togparkering i Moss

Det skal bygges et togparkeringsanlegg sør for Moss. Togparkeringen er nødvendig for at den planlagte tilbudsforbedringen mellom Oslo og Moss skal kunne realiseres når dobbeltsporstrekningen Sandbukta–Moss–Såstad åpner.

Prosjektet tas i bruk samtidig med åpningen av Sandbukta–Moss–Såstad. Planleggingsarbeidet videreføres i 2025.

Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg)

Det anslås å bruke om lag 2 700 mill. kr til utbygging på Vestfoldbanen i 2025. Effektpakken vil gi mulighet for kortere reisetid og kapasitet for inntil fire tog i timen hele dagen mellom Oslo og Tønsberg. Det var lagt til grunn at nytt togtilbud skulle realiseres fra desember 2025. Forsinkelser i ERTMS-prosjektet innebærer at tidspunkt for å realisere tilbudsforbedringen forskyves, og det er ventet at den tidligst kan realiseres i desember 2026, jf. omtalen av ERTMS-prosjektet.

Drammen–Kobbervikdalen

Prosjektet omfatter 10 km dobbeltspor på Vestfoldbanen mellom Drammen stasjon og Skoger, gjennom en ny løsmassetunnel og en bergtunnel i Strømsåsen. Drammen stasjon utvides fra fem til seks spor og heves av hensyn til flom. I tillegg skal det bygges tre nye spor fra Drammen stasjon til Sundhaugen.

I 2025 fortsetter arbeidene med Drammen stasjon og jernbanetekniske entrepriser. Det er besluttet å åpne Drammen stasjon og dobbeltsporet Drammen–Kobbervikdalen med midlertidig signalanlegg i 2025.

Nykirke–Barkåker

Prosjektet omfatter 14 km dobbeltspor og ny Horten stasjon. I tillegg skal Tangentunnelen oppgraderes, og det skal bygges tre nye tunneler, to bruer og en viltovergang. Arbeidet vil fortsette i 2025, og anlegget kan tidligst tas i bruk i 2026. Forsinkelser i ERTMS-prosjektet øker kostnadene og utsetter tilbudsforbedringen. Jernbanedirektoratet og Bane NOR vurderer om prosjektgjennomføringen skal frikobles fra ERTMS-programmet eller om tidspunkt for å ta i bruk strekningen Nykirke–Barkåker skal utsettes til ERTMS er klart til å installeres, jf. nærmere omtale av risiko i ERTMS-prosjektet.

Innføring Tønsberg stasjon

Prosjektet omfatter ombygging på Tønsberg stasjon. Det er usikkerhet knyttet til arbeidene med signalanlegg på grunn av forsinkelser i ERTMS-prosjektet. Byggearbeidene som startet i 2023, vil bli videreført i 2025. Tiltaket skal etter planen stå ferdig samtidig med prosjektet Nykirke–Barkåker.

Anlegg for togparkering

Det skal bygges anlegg for togparkering ved stasjonene Tønsberg, Drammen, Dal, Hove, Eidsvoll, Kongsvinger og Kongsberg. Anleggene bygges ut for å dekke behov for å parkere eksisterende og nytt togmateriell som skal fases inn frem mot de planlagte tilbudsforbedringene på Vestfoldbanen. Tiltakene har også effekt for tilbudsforbedringer på Dovrebanen, jf. omtale under.

Kontaktledningsanlegg Kobbervikdalen–Holm

For å kunne realisere den planlagte tilbudsforbedringen oppgraderes kontaktledningsanlegget på strekningen Kobbervikdalen–Holm.

Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo–Hamar)

Det er anslått å bruke om lag 4 300 mill. kr til utbygging på strekningen Oslo–Hamar på Dovrebanen. Effektpakken skal gi økt frekvens og redusert reisetid for regionekspresstog og økt kapasitet for øvrig trafikk mellom Oslo og Hamar. Tilbudsforbedringen var planlagt innført ved ruteterminskiftet i desember 2027. I revidert *Nasjonal signalplan 2023* er det planlagt med innføring av ERTMS når tilbudsforbedringen skal tas i bruk. Forsinkelser i ERTMS-prosjektet kan øke kostnadene og utsette tilbudsforbedringen, jf. omtalen av risiko i ERTMS-prosjektet.

Utbyggingen av sammenhengende dobbeltspor på strekningen Oslo–Åkersvika gjør det mulig å gå fra ett til to regiontog i timen på strekningen Oslo–Hamar. Den økte frekvensen til og fra Hamar vil knytte bo- og arbeidsmarkedsregionene bedre sammen og bidra til effektiv transport inn og ut av Oslo. Tilbudsforbedringen bidrar til å redusere reisetiden på strekningen med om lag 10 minutter og til lavere klimagassutslipp fra persontogtrafikken.

Venjar–Eidsvoll–Langset

Prosjektet omfatter utvidelse fra enkeltspor til dobbeltspor mellom Venjar og Eidsvoll, jernbanetekniske arbeider på Eidsvoll stasjon og nytt dobbeltspor mellom Eidsvoll og Langset. Strekningen er om lag 13,5 km og knytter dobbeltsporet Langset–Kleverud sammen med Gardermobanen. Anlegget ble tatt i bruk i 2023, og det ble gjennomført etterarbeider i 2024 som å fjerne midlertidig fylling i Vorma og legge til rette for at dagens jernbanebru kan tas i bruk som gang- og sykkelvei. Det gjenstår mindre etterarbeider i 2025.

Kleverud–Sørli

Prosjektet omfatter 16 km dobbeltspor fra Kleverud til Sørli, med Norges lengste jernbanebru (1 040 meter) over Tangenvika, tre km tunnel mellom Kleverud og Espa (Hestnestunnelen), ny stasjon på Tangen, ny omformerstasjon på Jessnes og nytt signalanlegg. Arbeidene med Hestnestunnelen, Tangenvika jernbanebru og traséen for Tangenvika videreføres i 2025.

Sørli–Åkersvika

Prosjektet omfatter 14 km dobbeltspor fra Sørli til Åkersvika og ny stasjon på Stange. Arbeidene på Stange stasjon videreføres i 2025. Det er planlagt å inngå kontrakt for grunnarbeid på strekningen Stange–Åkersvika i 2025. Tiltaket var planlagt å være ferdig samtidig med Kleverud–Sørli i 2027, men prosjektgjennomføringen forsinkes minimum ett år på grunn av at grunnforholdene ved Åkersvika er dårligere enn forutsatt samt at miljøbelastningen på våtmarksområdet skal reduseres. Det vurderes om parsellgrensen for prosjektet Sørli–Åkersvika skal endres. Denne usikkerheten samt mulige konsekvenser av forsinkelser i ERTMS-prosjektet, innebærer at det er risiko for fremdrift og kostnad i prosjektet.

Anlegg for togparkering

Det skal bygges togparkeringsanlegg på Hove i Lillehammer. Arbeidene går som planlagt, og det ventes at anlegget tas i bruk i 2025.

Flere tog på Trønderbanen

Det anslås å bruke om lag 560 mill. kr til utbygging på infrastrukturen mellom Støren på Dovrebanen og Steinkjer på Nordlandsbanen. Effektpakken skal gi en tilbudsforbedring med ett regiontog i timen mellom Støren og Steinkjer i grunnrute og ett regiontog i timen mellom Melhus og Stjørdal i grunnrute, der sistnevnte forlenges til og fra Steinkjer i utvidet rushtid. Dette skal til sammen gi halvtimesintervall i grunnrute mellom Melhus og Stjørdal, der halvtimesintervall utvides til Steinkjer i utvidet rushtidsperiode. Effektpakken består av flere prosjekter, og det legges opp til byggestart i 2025. I 2025 ferdigstilles planleggingen på gjenstående prosjekter.

Forsinkelser i ERTMS-prosjektet øker risikoen for økte kostnader, og at tilbudsforbedring må utsettes, jf. omtalen av risiko i ERTMS-prosjektet.

Elektrifisering og infrastruktur for nytt togmateriell (Støren–Steinkjer)

Det anslås å bruke om lag 270 mill. kr. Effektpakken som legger til rette for å bruke nytt togmateriell, skal gi en tilbudsforbedring på strekningen Støren–Steinkjer ved mer effektiv fremføring av person- og godstog, økt fleksibilitet for togselskapene fordi en større del av jernbanenettet kan trafikkeres med elektriske tog samt redusert klima-

gassutslipp og noe redusert lokal luftforurensing i Trondheimsregionen. De nye togene som kan kjøre både på strøm og diesel, gir økt komfort og bedre kapasitet.

Delelektrifisering Trønder- og Meråkerbanen

Prosjektet omfatter elektrifisering av dagens trasé fra Trondheim til Hell og videre fra Hell til henholdsvis Storlien (Meråkerbanen) og Stjørdal (Nordlandsbanen). Elektrifisering av Leangenbanen (Stavne–Leangen) er også en del av prosjektet.

Prosjektet legger til rette for mer effektiv fremføring av person- og godstog samt mer effektiv og fleksibel togtrafikk. Elektriske tog gir mindre støy enn dieseltog og har ikke direkte utslipp av partikler og klimagasser.

Elektrifiseringen innebærer bl.a. bygging av ny omformerstasjon ved Hell, master og fundamenter, kontaktledning, transformatorer og høyspentlinjer. Det er planlagt å ta i bruk den nye infrastrukturen for Trondheim–Stjørdal og Stavne–Leangen i 2024. Gjenstående arbeid på Meråkerbanen samt omformerstasjon på Eidum på Hell er planlagt ferdigstilt i løpet av 2024, men fremdriften er usikker. Som en følge av dette vil ikke det nye togtilbudet bli realisert som opprinnelig planlagt i desember 2024, men utsettes til 2025.

ERTMS

Det er anslått å bruke om lag 1 220 mill. kr, hvorav Bane NOR bruker om lag 1 000 mill. kr fra produksjonsgjeld til staten som er knyttet til å gjennomføre ERTMS-prosjektet.

Overgangen til et nytt moderne signalsystem (ERTMS) vil gi en mer driftsstabil, sikker og robust jernbane. Innføringen av ERTMS er et komplekst prosjekt med flere elementer, mange avhengigheter og utvikling av nye programvarer parallelt. Bane NOR er helt avhengig av riktige leveranser til rett tid fra alle leverandørene for å realisere prosjektet etter planen.

På bakgrunn av avdekt risiko ble fremdriftsplanen for å innføre ERTMS gjennomgått på nytt i 2023, jf. omtale i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Risikoen er knyttet til ombygging av tog og levering av trafikkstyringsystem og signalanlegg. Dette skyldes bl.a. utfordringer med global varetransport, og at det ikke er tilstrekkelig tilgang på komponenter og kapasitet ved verksteder for ombygging. Bane NOR reviderte Nasjonal signalplan og sluttdatoen for fer-

digstilling av ERTMS på hele jernbanenettet ble utsatt fra 2032 til 2034. Den viktigste endringen var at innføring av ERTMS i Oslo-korridoren ble skjøvet ut i tid, bl.a. for å få erfaring fra andre områder slik at risikoen ved å innføre ERTMS i dette komplekse området reduseres.

I perioden 2022–2025 var det i revidert plan planlagt å ta i bruk ERTMS på strekningene Bodø–Grong på Nordlandsbanen i 2024/2025, Roa–Gjøvik på Gjøvikbanen i 2024 og Drammen–Tønsberg på Vestfoldbanen i 2025. Forsinkelser utsetter innføring av ERTMS ytterligere på flere strekninger sammenliknet med revidert plan.

For å få bedre kontroll på risikoen i prosjektet er det behov for å gå gjennom hele ERTMS-prosjektet på nytt. Det er et mål å minimere negative økonomiske konsekvenser samt at avhengigheter til pågående effektpakker reduseres, slik at risikoen knyttet til gjennomføringen av disse kan reduseres. Den nye planen for innføring av ERTMS må innrettes slik at den legger til rette for å realisere de tilbudsforbedringene som er planlagt fremover.

Bane NOR legger opp til å ferdigstille en ny plan innen utgangen av 2024. På bakgrunn av den nye planen vil prosjektets kostnadsestimat bli revidert, og det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring.

I 2025 vil det også pågå prosjektering, forberedende arbeider og installasjoner knyttet til ERTMS på flere banestrekninger. I tillegg skal programvare for trafikkstyring videreutvikles og tilpasses mer komplekse banestrekninger.

Samferdselsdepartementet har hatt tett oppfølging av arbeidet med ERTMS overfor Bane NOR, Jernbanedirektoratet, Norske Tog og Statens jernbanetilsyn. Jernbanedirektoratet har på oppdrag fra departementet etablert et sektorovergripende samarbeid som følger utviklingen i risikoene for å kunne treffe avbøtende tiltak. Samferdselsdepartementet legger til grunn at den varslede replanleggingen danner grunnlag for trinn 3 av ERTMS-prosjektet, og at dette trinnet, fullmakt for trinnet og kostnadsrammen for prosjektet blir eksternt kvalitetssikret. Samferdselsdepartementet vil, på bakgrunn av kvalitetssikringen og Jernbanedirektoratets vurderinger, komme tilbake til Stortinget.

Tilskuddsordning for utstyr om bord 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. Den er et viktig virkemiddel for å få operatørene til å følge planlagt fremdrift.

Tilskudd utgiftsføres på post 74 Tilskudd til togmateriell mv., men dekkes av midler fra post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, jf. stikkordsfullmakt. Behov for å bruke midler fra post 73 i 2025 anslås til 100 mill. kr. Øvrig behov for å finansiere ombyggingen av togene eid av Norske tog, bevilges over post 74 Tilskudd til togmateriell mv.

Innfasing av nytt togmateriell (regiontog Østlandet)

Det er anslått å bruke om lag 30 mill. kr til nødvendig tilpassing av infrastruktur for å ta i bruk nytt togmateriell på strekningen mellom Stabekk på Drammenbanen og Moss på Østfoldbanens Vestre linje samt mellom Oslo S og Mysen/Rakkestad på Østfoldbanens Østre linje. Mindre arbeid blir startet ved årsskiftet 2024/2025, og hovedaktiviteter vil bli gjennomført i løpet av 2025.

Banestrømforsyning

Det er anslått å bruke om lag 90 mill. kr. Effektpakken skal bidra til en mer robust infrastruktur og øke jernbanenettets kapasitet. Tiltakene i effektpakken omfatter i hovedsak økt kapasitet for banestrømforsyning på Østlandet.

Planlegging og oppstart av effektpakker

Det er anslått å bruke om lag 1 320 mill. kr til videre planlegging av nye effektpakker og oppstart av enkelte tiltak innenfor effektpakkene som er prioritert i Nasjonal transportplan 2025–2036.

Effektpakken *Økt kapasitet for kombitransport gods* skal bidra til å styrke kombitransporten på de mest trafikkerte strekningene, dvs. Oslo–Narvik og Oslo–Trondheim. Det skal legges til rette for 740 meter lange kombitog på Kongsvingerbanen og Ofotbanen og 650 meter lange kombitog mellom Oslo og Trondheim, hovedsakelig ved å bygge nye og lengre kryssingsspor. Tiltak på disse strekningene vil også ha positive effekter for annen type godstransport på bane, legge til rette for at mer gods kan fraktes klimavennlig på bane og redusere kostnader for næringslivet. Flere av tiltakene vil i tillegg gi effekter for region- og fjerntogtrafikken ved at kapasiteten og driftsstabiliteten i jernbanesystemet bedres. For å kunne øke antall togavganger på Dovrebanen ut over tilbudsforbedringen som følger av effektpakken *Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo–Hamar)* vil det være behov for å bygge dobbeltspor på streknin-

gen Åkersvika–Hamar. Tilbudet på de to strekningene skal utvikles i takt med markedet.

Effektpakken *Flere tog i Oslo-navet* skal gi en forbedret rutemodell på Østlandet. Den vil gi mulighet for flere avganger både for lokaltogene rundt Oslo og regiontogene. I tillegg vil kapasiteten i jernbanenettet økes fordi flere sentrale flaskehalsler fjernes. Effektpakken omfatter infrastrukturtiltak på strekningen Ski–Kråkstad på Østfoldbanens Østre linje, Lysaker–Asker på Askerbanen, Asker–Drammen på Drammenbanen, Asker–Spikkestad på Spikkestadbanen, Oslo S–Lillestrøm på Hovedbanen og avgreining til Gjøvikbanen. I effektpakken inngår prosjektene retningsdrift Brynsbakken, ny avgreining Østre linje, vendespor Asker, Grorud ventespor og Sandvika stasjon.

Effektpakken *Innfasing nye fjerntog* skal gjøre det mulig å ta i bruk nye fjerntog på de fire innenlandske fjerntogstrekningene Oslo–Bergen (Bergensbanen), Oslo–Trondheim (Dovrebanen), Oslo–Stavanger (Sørlandsbanen) og Trondheim–Bodø (Nordlandsbanen). Dagens fjerntog som har nådd estimert levetid, blir erstattet av ny type lengre motorvogner. For å ta i bruk de nye fjerntogene må det gjennomføres infrastrukturtiltak på strekningene. Det er planlagt å starte byggearbeid på Sørlandsbanen, Dovrebanen og Bergensbanen i 2025.

Det er lagt opp til å starte planlegging og arbeid med beslutningsgrunnlaget for effektpakken *Ny rikstunnel* i 2025, jf. omtale under *Andre saker*.

I 2025 legges det opp til videre planlegging av elektrifisering av delstrekningen Stjørdal–Steinkjer på Trønderbanen. Det pågår i dag arbeidet for elektrifisering frem til Stjørdal, og en videreføring frem til Steinkjer vil gjøre det mulig med en effektiv omdisponering av togene som går der i dag, til f.eks. Rørosbanen.

Sammenliknet med dagens tilbud vil effektpakken *Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Fredrikstad)* gjøre det mulig å gå fra ett til to tog i timen mellom Oslo og Fredrikstad i grunnrute og fra to til fire tog i rushtid samt redusere reisetiden. Effektpakken vil slutføre indre Intercity på Østfoldbanen. Budsjettforslaget gjør det mulig å bygge opp prosjektorganisasjon og starte reguleringsplanarbeid og annen nødvendig planlegging for effektpakken samt starte utbygging mot slutten av første seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2025–2036.

Jernbanedirektoratet leverte i 2025 *KVU for økt kapasitet i regiontog på Østlandet* i 2025. En innføring av nytt og egnet materiell på Østlandet

med plass til flere passasjerer gjør det mulig å håndtere noe av den ventede veksten i etterspørselen på dagens strekninger og ivareta et attraktivt togtilbud uten å investere i store, kostbare infrastrukturtiltak. KVUen er kvalitetssikret gjennom statens prosjektmodell (KS1) og behandles nå i Samferdselsdepartementet.

Tinnosbanen

Det settes av 20 mill. kr til å planlegge tiltak for å sette i stand deler av Tinnosbanen.

Fullmakt

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 38 500 mill. kr og en ramme som forfaller i årene 2026, 2027, 2028 og 2029 på henholdsvis 10 500 mill. kr, 9 920 mill. kr, 9 330 mill. kr og 8 750 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Det vises til Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet og til omtalen av styring av jernbanesektoren under *Mål, utfordringer og prioriteringer i 2023*, der opplegget for bl.a. fullmakten til investeringer er nærmere redegjort for.

Post 74 Tilskudd til togmateriell mv.

Det foreslås bevilget 154,6 mill. kr til å dekke halvparten av ombygningskostnadene av ERTMS-utstyr om bord på tog som eies av Norske tog. Det er ventet at fremtidige budsjettbehov kan variere noe avhengig av fremdriften til implementeringen av dette utstyret.

Nytt signalsystem innebærer at fysiske installasjoner langs togsinnene flyttes om bord i togene. Eksisterende togsett oppgraderes med ERTMS-utstyr om bord, slik at de kan kjøre på jernbanestrekningene der det nye signalsystemet tas i bruk. Nye tog har slikt utstyr om bord som standard. Hensikten med ordningen er å avlaste eiere av tog for merkostnader som følge av innføringen av ERTMS.

I tillegg dekkes inntil halvparten av utgiftene til å installere utstyr om bord for alle tog av en egen tilskuddsordning der utgiftene regnskapsføres på post 74. Bevilgningen til ordningen inngår i den samlede bevilgningen til ERTMS-prosjektet under post 73 Kjøp av infrastrukturtiltjenester – investeringer, og utbetales til togeierne i løpet av året, jf. stikkord «*kan nyttes under post 74*» på post 73.

Utgifter knyttet til tilskuddsordningen til private sidespor m.m. regnskapsføres på post 74, men dekkes av bevilgningen på post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, jf. stikkord «*kan nyttes under post 74*» på post 73. Det er ikke satt av midler til dette formålet i 2025.

Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til bane

Det foreslås bevilget 104,8 mill. kr.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 videreførte regjeringen ikke den tidligere ambisjonen om å overføre 30 pst. av gods som fraktes over 300 km, fra vei til sjø og jernbane. Denne ambisjonen var verken hensiktsmessig eller realistisk. Det er få konkurranseflater mellom de ulike markedene for godstransport. På lengre avstander der det er jernbane, har godstog imidlertid store markedsandeler. Økt godstransport på jernbane kan redusere de negative eksterne effektene av veitransport, som lokal og global luftforurensing, klimagasser, støy, overbelastning og ulykker.

Tilskuddsordningen skal legge til rette for å overføre gods fra vei til jernbane. Ordningen er innrettet mot kombitransport og vognlast, der konkurranseflatene mot veitransport er størst. Godstogoperatører kan få en kompensasjon for deler av kostnadene ved å frakte gods på bane. Tilskudd utbetales basert på netto tonnkilometer gods kjørt på bane. 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 og kan gi et mer attraktivt godstogtilbud for kundene. Måloppnåelse vurderes ut fra omfang transportert gods innen kombinerte transporter og vognlast-transporter, inkl. transport av bil på norsk jernbane, og overført gods fra vei til jernbane innenfor

de nevnte godssegmentene. Ordningen videreføres med godkjenning fra ESA frem til 2028.

Jernbanedirektoratet gjennomførte i 2021 og 2023 en evaluering av ordningen. Kvantitative vurderinger i evalueringene kan ikke slå fast at ordningen har bidratt til økt godsoverføring fra vei til bane. De kvalitative vurderingene, bl.a. intervjuer med godsselskapene, viser at ordningen har vært viktig for å gi selskapene forutsigbarhet, noe som har bidratt til at nye godstogtilbud har blitt opprettet.

Post 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren

Det foreslås bevilget 40,9 mill. kr.

Tilskuddet til kulturminner i jernbanesektoren skal sikre ivaretagelse og formidling av jernbanehistorien. Det forvaltes av Norsk jernbanemuseum og består av to deler. Den ene delen er grunnstøtte og drifts- og vedlikeholdsstøtte til museumsbanene, og den andre delen er prosjektstøtte. Det utbetales driftstilskudd til museumsbaner basert på en kalkyle utviklet i samarbeid med sektoren og prosjekttilskudd basert på faglige vurderinger gjort av et fagråd.

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 jernbaneverksamhetens historie i Norge. Museumsbanene måles på kjøpte personkilometer samt utløste timer frivillighet og/eller egeninntjening. Ved prosjektsøknader fra frivilligheten er kriteriene høy kulturhistorisk verdi, innsats og kvalitet på gjennomførte prosjekter.

Kap. 4352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2023	budsjett 2024	
01	Diverse inntekter	6 966	5 900	6 100
	Sum kap. 4352	6 966	5 900	6 100

Post 01 Diverse inntekter

Det budsjetteres med 6,1 mill. kr i inntekter. Av dette gjelder 2,5 mill. kr Norsk jernbanemuseum og 3,6 mill. kr kurs- og semesteravgifter ved

Norsk fagskole for lokomotivførere og konsulentoppdrag for Norske tog.

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

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap	Saldert	Forslag
		2023	budsjett 2024	2025
01	Driftsutgifter	97 391	109 700	112 800
	Sum kap. 1354	97 391	109 700	112 800

Statens jernbanetilsyns oppgaver er knyttet til sikkerhet, samtrafikkevne og markedsovervåking.

Statens jernbanetilsyn er Samferdselsdepartementets fagorgan og sakkyndig for kontroll og tilsyn etter jernbanelovgivning, som omfatter tog, trikk og T-bane samt lovene om taubaner og fornøyelsesinnretninger. Etaten fører tilsyn med om lag 40 jernbanevirksomheter, 25 drivere av serviceanlegg for jernbane, rundt 340 taubanevirksomheter og 270 virksomheter med fornøyelsesinnretninger.

Som markedsovervåkingsorgan på jernbaneområdet skal Statens jernbanetilsyn påse at det er et effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse og like vilkår.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 112,8 mill. kr.

- I 2025 vil Statens jernbanetilsyn bl.a. prioritere
- tilsyn med særlig vekt på beredskap og digital sikkerhet på jernbane, redningsberedskap og vedlikehold på taubaner og fornøyelsesinnretninger
 - effektive tillatelsesprosesser for innføring av ERTMS
 - fortsatt tilsyn og bruk av andre virkemidler i tillatelsesprosessene for at risikoen for uønskede hendelser ved usikrede planoverganger reduseres, og at midlertidige tiltak erstattes med varige løsninger
 - å følge opp krav i sikkerhetsloven og jernbanepassasjerrettighetsforskriften
 - tilsyn og veiledning med taubaners bærende konstruksjoner
 - å være en proaktiv markedsovervåker på jernbane
 - å effektivisere virksomheten, bl.a. gjennom digitalisering

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med og veileder jernbanevirksomhetene om sikringsforskriften og forskrift om nasjonal beredskap. Samferdselsde-

partementets 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 en del av tilsynets egen strategi. Svakheter i sikkerhetsstyrings-systemene og beredskap som er avdekt hos virksomhetene, skal følges opp. Det er lagt opp til at Statens jernbanetilsyn i 2025 skal være tilsynsmyndighet for jernbanesektoren etter Lov om nasjonal sikkerhet (sikkerhetsloven).

Videre gir Statens jernbanetilsyn driftstillatelser for og fører tilsyn med virksomheter med taubaner og fornøyelsesinnretninger. Det er lagt opp til at Statens jernbanetilsyn i løpet av 2025 får ansvar for å føre tilsyn med taubanevirksomhetenes etterlevelse av krav som gjelder bærende konstruksjoner som bl.a. master og fundamenter.

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med og håndhever jernbanepassasjerrettighetsforskriften og samarbeider med andre lands tilsynsmyndigheter og klageorganer om dette.

I 2025 vil Statens jernbanetilsyn fortsette arbeidet med å påse at regelverket om markedstilgang etterleves og veilede aktørene i bransjen om deres rettigheter og plikter. I dette arbeidet prioriterer tilsynet dialogen med Bane NOR om å fastsette og kreve inn infrastrukturavgifter. Målet er å sikre et effektivt marked for jernbanetransport med velfungerende konkurranse og likeverdige vilkår. Klager fra aktørene skal behandles fortløpende, og viktige saker skal undersøkes på eget initiativ. Statens jernbanetilsyn skal også behandle meldinger om etablering av nye kommersielle persontransporttjenester og anmodninger om å vurdere de økonomiske virkningene av disse på trafikkavtalene som Jernbanedirektoratet har inngått med jernbaneforetak. I 2025 vil Statens jernbanetilsyn som markedsovervåker prioritere arbeid for å sikre lik tilgang til serviceanlegg for alle aktører og tilsyn med etterlevelse av prosessen for økonomisk likevektsvurdering.

Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025
01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	16 637	15 000	15 600
	Sum kap. 4354	16 637	15 000	15 600

Post 01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger

Det budsjetteres med 15,6 mill. kr i gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger.

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

Kap. 5611 Aksjer i Vygruppen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025
85	Utbytte	66 500	25 000	
	Sum kap. 5611	66 500	25 000	

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2024 vises det til kapittel 3.3 i Del I.

Post 85 Utbytte

Den langsiktige utbytteforventningen for Vygruppen AS utgjør 50 pst. av konsernets årsresultat

etter skatt. Selskapet anslår et negativt resultat for 2024. I tråd med gjeldende utbytteforventning foreslås det at det ikke tas ut utbytte fra Vygruppen for regnskapsåret 2024. Endelig utbytte blir vedtatt på selskapets generalforsamling i 2025.

Kap. 5672 Bane NOR SF – Utbytte

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025
85	Utbytte	50 000	53 000	
	Sum kap. 5672	50 000	53 000	

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2024 vises det til kapittel 3.3 i Del I.

Post 85 Utbytte

Den langsiktige utbytteforventningen for Bane NOR utgjør 30 pst. av Bane NOR Eiendom AS' årsresultat etter skatt. Bane NOR Eiendom anslår et negativt resultat etter skatt i 2024. Dette innebærer at det ikke vil gi staten utbytte i 2025. Endelig utbytte blir vedtatt på foretaksmøte i 2025.

Andre saker

Sammenslåing av Vygruppen AS og Flytoget AS

Eierskapet til Flytoget AS ble 1. juli 2024 overført fra Nærings- og fiskeridepartementet til Samferdselsdepartementet.

Regjeringen har besluttet at Vygruppen AS (Vy) og Flytoget skal slås sammen og at dette gjøres ved at Flytoget blir et datterselskap av Vy. Målet med sammenslåingen er å skape et sterkt felles persontogselskap for fremtiden. Sammenslåingen vil gi gode tjenester til de reisende og samtidig være verdiknende for staten som eier. Ved å legge selskapene i samme organisasjon, får selskapene tid til å lære av hverandre, innføre beste praksis og samkjøre personalet før Vy skal kjøre alle tog til og fra Oslo lufthavn Gardermoen fra senest 2028. Frem til tilbringertjenesten blir en del av det ordinære tilbudet vil Flytoget som merkenavn bestå og tilbudet til de reisende vil ikke bli påvirket. Det vil bli enklere å reise til og fra Gardermoen når alle togavgangene blir en del av det samlede kollektivsystemet på Østlandet.

Overføring av Flytogets materiell til Norske tog AS

For å kunne realisere det planlagte rutetilbudet er det behov for alle Flytogets togsett. Regjeringen har derfor besluttet at Flytogets togmateriell blir overført til Norske tog AS samtidig med at Vy og Flytoget slås sammen. Målet med overføringen av togmateriellet er å samle statens togmateriell i ett selskap for å legge til rette for en langsiktig og helhetlig forvaltning av statens togmateriell. Ved å samle togmateriellet i Norske tog, vil staten kunne skyve kostbare toginvesteringer frem i tid.

Videre prosess

Vy, Flytoget og Norske tog har fått i mandat å forberede sammenslåingen av henholdsvis Vy og Flytoget og fusjon/fusjon av Flytogets materiell inn i Norske tog, med sikte på virkning fra 1. januar 2025. Transaksjonene vil bli gjennomført ved å øke selskapskapitalen i henholdsvis Vy og Norske tog gjennom tingsinnskudd av aksjer.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med budsjettforslag.

Finansieringsmodellen til Norske tog AS

Regjeringen har til intensjon å legge om finansieringsmodellen til Norske tog fra lån i det private markedet til statlige lån fra andre halvår 2025. Det er beregnet besparelser for staten i størrelsesorden 1–2 mrd. kr over tolv år (2025–2036). Dette skyldes i hovedsak at staten kan låne til en lavere finansieringskostnad enn selskapet. Modellen som nå skal detaljeres ut, er en modell med statlige bevilgninger og lån, delvis under streken på 90-post og delvis over streken på 70-post. Statlige lån vil gis på markedsmessige vilkår, og budsjetteringen vil følge prinsippene og praksis for budsjettering av statlige lånetransaksjoner. Dette vil først og fremst gjelde nye låneopptak, men det vil utarbeides mekanismer som også gjør det mulig for selskapet å innfri lån før forfall dersom enkelte investorer ønsker det. De konkrete detaljene i ordningen, herunder fullmakter, driftskreditt og kapitalbehov, vil regjeringen komme tilbake i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2025.

Ny rikstunnel

Effektpakken *Ny rikstunnel* er nødvendig for å videreutvikle jernbanen og vil løse opp den største flaskehalsen i det nasjonale jernbanenettet. Hvert døgn passerer over 790 tog gjennom Oslotunnelen som brukes av alle lokaltog på Østlandet, alle region- og godstog og de fleste fjerntogene. Tunnelen er overbelastet, og det eksisterer i dag ikke omkjøringsmuligheter. Dette gjør hele nettet sårbart for feil, og forsinkelser forplanter seg raskt og får store konsekvenser. Statistikk viser at feil i Oslotunnelen påvirker 80 pst. av alle togene i Norge og er dermed et nasjonalt problem. En ny tunnel som gir god kapasitet gjennom Oslo, er en forutsetning for å videreutvikle og modernisere jernbanenettet slik det bl.a. er omtalt i konseptvalgutredningen *KVU Oslo-navet* fra 2015 og viktig for å realisere effekter av andre investeringer i jernbanenettet. Økt kapasitet vil også legge til rette for effektive løsninger, f.eks. ved at trafikken kan skilles i ulike systemer der lokal- og godstogtrafikk med lav hastighet og raske region- og fjerntog kan kjøres i ulike traseer. Å øke fra dagens to til minst fire spor gjennom en ny rikstunnel i det tettest trafikkerte området innebærer at systemet blir mer velfungerende og mindre sårbart siden en tunnel også vil gi en omkjøringsmulighet, vil bedre driftsstabiliteten og styrke samfunnssikker-

heten og beredskapsevnen. Å bygge en ny tunnel vil være et viktig, strategisk veivalg som krever et godt beslutningsgrunnlag. I 2025 er det lagt opp til å starte planlegging og arbeid med beslutningsgrunnlaget.

Fordring i regnskapet til Bane NOR SF

Ved behandlingen av Prop. 1 S Tillegg 2 (2016–2017), jf. Innst. 13 S (2016–2017), ble det bevilget et kapitalinnskudd i Bane NOR SF på 6 416 mill. kr. Denne bevilgningen ble dekt inn ved en tilsvarende reduksjon av bevilgningen på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73 Kjøp av infrastruktur-tjenester – investeringer. Denne omdisponeringen var av teknisk karakter og påvirket ikke Bane NORs produksjon i 2017. Fordringen har imidlertid ligget i Bane NORs balanse siden 2017, men er ikke inndrevet fordi den ble ansett å være av tek-

nisk karakter. Det er Bane NORs og Samferdselsdepartementets vurdering at fordringen fortsatt er av teknisk karakter, og at det ikke lenger er nødvendig å ha denne i foretakets balanse. Fordringen ble derfor eliminert ved en reduksjon i foretakets egenkapital i årsregnskapet for 2023. Årsregnskapet ble godkjent i foretaksmøte i juni 2024. Elimineringen av fordringen vil ikke ha konsekvenser for Bane NORs produksjon.

Egenforsikring i Bane NOR SF

Bane NOR planlegger å etablere egenforsikring gjennom datterselskapet Bane NOR Forsikring AS. Flere andre statlige selskaper har tegnet forsikring for hele eller deler av virksomheten. Samferdselsdepartementet legger til grunn at foretaket vil bruke egen opparbeidet likviditet til oppkappingen.

Programområde 22 Posttjenester

Programkategori 22.10 Posttjenester

Utgifter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025	Endring i pst.
1370	Posttjenester	1 448 367	1 680 600	1 890 500	12,5
	Sum kategori 22.10	1 448 367	1 680 600	1 890 500	12,5

Regjeringen vil sikre et godt og likeverdig posttilbud over hele landet.

Samferdselsdepartementets virkemidler på postområdet omfatter sektorregulering og kjøp av ulønnsomme posttjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, som er et forvaltningsorgan under Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet, ivaretar tilsynsfunksjoner på postområdet som Samferdselsdepartementet har ansvaret for, jf. Prop. 1 S (2024–2025) for Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet.

Det foreslås å bevilge 1 890,5 mill. kr til kjøp av posttjenester.

Resultatrapport 2023

Bruken av posttjenester har gjennomgått store endringer de siste tiårene. Utviklingen er lik i flere land i Europa, men har kommet spesielt langt i Norden. Myndighetene i flere europeiske land har foreslått eller gjennomført endringer i leveringsplikten. Posten Bring AS (Posten) har gjennomført betydelige omstillinger av postvirksomheten de siste 30 årene.

Posten har plikt til å levere post til postkassene annenhver dag. I konsesjonen er det krav om at minst 85 pst. av innenlandsk brevpost skal være fremme innen tre dager etter innlevering, og at minst 97 pst. skal være fremme innen fem dager. I 2023 kom 91,3 pst. av prioritert brevpost frem innen tre dager, mens 98,5 pst. var fremme innen fem dager.

Bevilgningen til kjøp av ulønnsomme posttjenester, dvs. tjenester som ikke ville blitt levert ut fra forretningsmessige hensyn, bidro i 2023 til å finansiere Postens postomdeling til postkassene annenhver dag, til gratis formidling av sendinger til blinde og svaksynte og mellom deres organisasjoner samt til avisomdeling.

Samferdselsdepartementet hadde i 2023 avtaler med Posten om kjøp av avisomdeling i de ukedagene Posten ikke har ordinær postdistribusjon, og avtaler med Aktiv Norgesdistribusjon AS om distribusjon av aviser på lørdager.

Mål, utfordringer og prioriteringer i 2025

Det overordnede målet for norsk postpolitikk er at brukere over hele landet skal ha tilgang til gode og fremtidsrettede posttjenester, og at det gis et likeverdig tilbud av leveringspliktige posttjenester til en overkommelig pris for brukerne.

Staten legger til rette for et likeverdig tilbud av leveringspliktige posttjenester, gjennom bl.a. 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, noe som fører til at brevolumene går ned. Trenden

ble ytterligere forsterket under og etter koronapandemien.

Statens utgifter til kjøp av ulønnsomme posttjenester har de siste årene økt og ventes å øke ytterligere i årene fremover. Dersom Posten skal opprettholde posttilbudet som i dag, har selskapet anslått at det årlige bevilgningsbehovet fra staten vil øke med 200–300 mill. kr i året. Selv om det er betydelig usikkerhet knyttet til disse fremskrivingene, ventes behovet for kjøp av ulønnsomme posttjenester å forbli på et høyt nivå med dagens krav til leveringspliktige posttjenester.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1370 Posttjenester

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2023	Saldert budsjett 2024	Forslag 2025
70	Kjøp av posttjenester, <i>kan overføres</i>	1 448 367	1 680 600	1 890 500
	Sum kap. 1370	1 448 367	1 680 600	1 890 500

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2024 vises det til kapittel 3.3 i Del I.

Post 70 Kjøp av posttjenester

Det foreslås å bevilge 1 890,5 mill. kr, som er en økning på 12,5 pst. fra saldert budsjett 2024.

Kjøp av posttjenester skal sikre et tilbud av leveringspliktige tjenester som basert på forretningsmessige hensyn ikke ville blitt tilbudt. Den foreslåtte bevilgningen skal sikre levering av post til alle husstander annenhver ukedag.

Av den foreslåtte bevilgningen vil 1 630 mill. kr gå til Posten for å dekke nettokostnadene knyttet til de leveringspliktige posttjenestene der Posten er direkteutpekt, det vil si tappt overskudd som følge av leveringsplikten. Dette omfatter postdistribusjon helt frem til postkassene og gratis fremsending av lette sendinger til blinde og svaksynte. Øvrige deler av leveringsplikten der Posten er direkteutpekt, er ikke å anse som ulønnsomme,

I januar 2024 satt regjeringen ned et utvalg som skal gi råd om fremtidens postpolitikk. Utvalget vil bl.a. se på om fallet i brevolumet og de økte utgiftene til ulønnsom brevombæring tilsier at leveringsplikten bør endres. Utvalget skal levere sin rapport ved årsskiftet 2024/2025.

Dagens konsesjonsforpliktelser skal erstattes av en avtale om å utføre leveringspliktige posttjenester. Departementet vurderer det ikke som hensiktsmessig å starte avtaleprosessen før det fremtidige servicenivået på de leveringspliktige tjenestene er avklart.

da Posten ville ha tilbudt disse tjenestene også uten et pålegg fra staten.

Videre er det satt av til sammen 256,5 mill. kr til kjøp av avisdistribusjon i deler av landet der det ikke eksisterer kommersielle avisbudnett. Gjeldende kontrakter med Posten og Aktiv Norgesdistribusjon ble inngått med virkning fra 1. juli 2024, jf. Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024*. Kontraktene gjelder til 30. juni 2025 med ett års opsjon. Bevilgningsforslaget forutsetter at opsjonen utløses.

Med virkning fra 1. juli 2023 har Samferdselsdepartementet kontrakt med Norsk Bibliotektransport for frakt av punktskriftlitteratur (bokkasser) sendt som pakker fra Norsk lyd- og blindeskriftbibliotek. Kontrakten med Samferdselsdepartementet har en verdi på 187 000 kr i året.

Tabell 4.41 gir oversikt over de direktepålagte leveringspliktige tjenestene fra Posten og de tjenestene som kjøpes gjennom konkurranse.

Tabell 4.41 Statlig kjøp av leveringspliktige posttjenester og avisdistribusjon m.m.

	Mill. kr
2,5 omdelingsdager til postkassene i stedet for hentepunkter	1 629,8
Gratis fremsending av blindeskriftsendinger	4,0
Sum statlig kjøp av leveringspliktige posttjenester	1 633,8
Kjøp av avisdistribusjon på lørdager ¹	135,5
Kjøp av avisdistribusjon på hverdager uten vanlig postomdeling ¹	121,0
Distribusjon av punktskriftbøker fra Norsk lyd- og blindeskriftsbibliotek	0,2
Sum statlig kjøp	1 890,5

¹ Forutsetter at opsjonsåret utløses.

Del III
Omtale av særlege tema

5 Klima og miljø

I Hurdalsplattforma slår regjeringa fast at klima og natur skal vere ei ramme rundt all politikk. Regjeringas klima- og miljøpolitikk byggjer på at alle samfunnssektorar har eit sjølvstendig ansvar for å leggje klima- og miljøsyn til grunn for aktivitetane sine og for å medverke til at dei nasjonale klima- og miljømåla kan bli nådde. For ein samla omtale av regjeringas klimarelevante saker, sjå særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2024–2025) for Klima- og miljødepartementet *Regjeringas klimastatus og -plan* (heretter klimastatus og -plan).

Noreg står overfor store utfordringar på desse områda, og regjeringa arbeider målretta for å redusere klimagassutsleppa og negativ påverknad på naturmangfald. Transportsektoren er ein viktig del av dette arbeidet. Regjeringa la i mars i år fram Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. Meldinga skal bidra til at Noregs klima- og miljømål blir oppfylte. Ressursbruken i transportsektoren skal prioriterast slik at vi tek vare på det vi har, utbetrar der vi kan, og utnyttar kapasiteten i både gjeldande infrastruktur og transporttilbod betre. I tillegg skal vi byggje nytt der vi må.

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 klima- og miljømåla. Dette inneber m.a. at transportverksemdene så langt som mogleg skal unngå å påverke naturen negativt ved utbygging, drift og vedlikehald av transportinfrastrukturen.

I Samferdselsdepartementets forslag til budsjett for 2025 er det fleire viktige tiltak innanfor klima og miljø som m.a.

- innføre krav til nullutslepp i offentlege anbod for ferjer og ferjetenester frå 1. januar 2025
- setje av midlar til å starte Transport 2050
- forslag om å løyve 50 mill. kr for omstilling til null- og lågutsleppsluftfart
- forslag om å løyve 27,4 mill. kr til pilotprosjekt for utsleppsfrie anleggsplassar
- forsterke innsatsen for tungbillading og til utbygging og drift av døgnkvile- og raste-plassar

- styrkje arbeidet med og halde fram satsinga på byvekstavgiftane
- setje av midlar til å starte fleire nye mindre investeringstiltak for å betre tilhøva for kollektivtransporten, syklistar og fotgjengarar i dei fire største byområda
- auke innsatsen til vedlikehald og fornying på jernbane og fullføre tiltak som vil gi eit betre togtilbod

I tillegg til forslaga på Samferdselsdepartementets budsjett har fleire forslag på andre departements budsjett betydning for utsleppa frå samferdselssektoren. På Klima- og miljødepartementets budsjett blir det t.d. foreslått å styrke Hurtigbåtprogrammet i Miljødirektoratet med 200 mill. kr i form av auka tilsegnsmakt i 2025. Regjeringa foreslår òg å auke løyvinga til Enova.

5.1 Klima

Noreg har ei rekkje mål og forpliktingar på klimaområdet. Klimamålet under Parisavtalen er å redusere dei totale utsleppa av klimagassar med minst 55 pst. i 2030 samanlikna med nivået i 1990. Vidare har Noreg eit mål om å bli eit lågutslepps-samfunn i 2050. Begge måla er tekne inn i klimamalova. Noreg har forplikta seg til å samarbeide med EU om å redusere utsleppa fram mot 2030, og klimaavtalen med EU inneber at Noreg deltek i EUs klimaregelverk frå 2021 til 2030. For nærare omtale av Noregs klimaforpliktingar og klimamål, status for måloppnåinga og korleis regjeringa følgjer opp måla, sjå *klimastatus og -plan*.

Transportsektoren står for om lag ein tredel av dei norske utsleppa av klimagassar og om lag to tredelar av dei ikkje-kvotepfiktige utsleppa. For at Noreg skal nå klimamåla må sektoren bidra med ein stor del av utsleppsreduksjonane. I samband med Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021–2030* og Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* blei det sett ein ambisjon om å halvere utsleppa frå transportsektoren i 2030 samanlikna med 2005. I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* blei det

sett ei rekkje måltal for nye nullutsleppkøyretøy som er vidareførte i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. I Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi* har regjeringa sett seg som mål at luftfarten utviklar seg i takt med og er foreinleg med nasjonale og internasjonale klimamål.

For å redusere utsleppa frå transportsektoren legg regjeringa opp til å bruke mange ulike verke-middel. I *Nasjonal transportplan 2025–2036* legg regjeringa opp til ein forsterka innsats på fire område. Det er særleg viktig å redusere utsleppa frå tunge køyretøy (tungbilpakke), anleggsmas-kinar og sjøfart og å leggje til rette for låg- og null-utsleppsløysingar i luftfarten. Desse delane av transportsektoren er venta å ha høgast gjenstå-ande utslepp fram mot 2050.

5.1.1 Klimagassutsleppa frå transportsektoren mot 2035

Figur 5.1 viser utsleppsutviklinga i transportsektoren for perioden 2013–2023 fordelt på dei ulike transportsegmenta. Tala for 2023 er førebelse.

Dei førebelse tala for 2023 viser at klimagass-utsleppa er redusert med 1,3 pst. frå 2005 og 3,8 pst. frå 2022 til 2023. Frå 2022 til 2023 er klima-gassutsleppa frå vegtrafikken redusert med 0,6 millionar tonn CO₂-ekvivalentar, dvs. ein reduk-sjon på 7,8 pst. Dei lågare utsleppa kjem m.a. av bruk av biodrivstoff og utsleppsfrie køyretøy.

Totalt blei det i 2023 seld 534 millionar liter biodrivstoff til vegtrafikk. Dette er ein auke på 10,6 pst frå 2022. Statistikken for innanlands trans-port viser at persontransporten samla sett auka med 2,5 pst. frå 2022 til 2023. Godstransporten auka samla sett med 1,7 pst. i same periode. For sjøtransport auka godstransporten med knapt 3 pst., men var stabil for vegtransport.

5.1.2 Status og utvikling av nullutsleppsteknologi

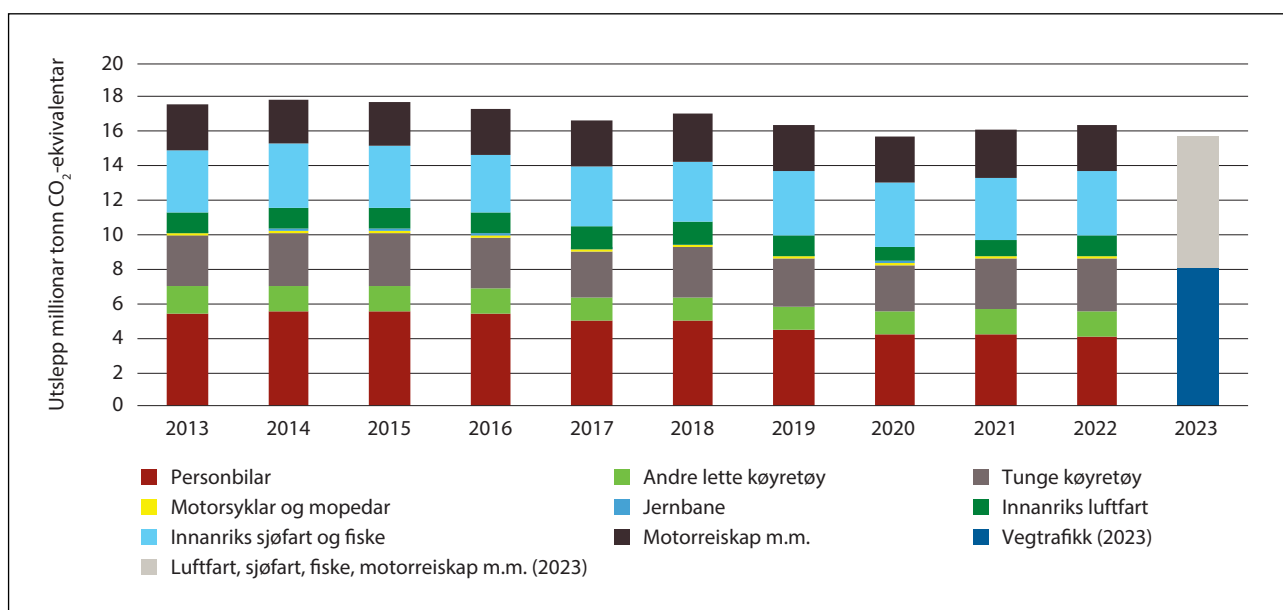
Veg

For å redusere klimagassutsleppa i vegtrafikken er det vesentleg å elektrifisere person- og vare-transporten. Ved utgangen av august 2024 pas-serte delen utsleppsfrie nyregistrerte personbilar 92 pst., medan delen hybridbilar av nybilsalet var 2 pst.

Figur 5.2 viser at delen fossile køyretøy går tydeleg ned, særleg for bensinbilar. I kategorien *Tunge bilar, nullutslepp* har talet på bilar gått frå 34 i 2017 til 2 551 i 2023. Frå 2022 til 2023 har tal på tunge bilar blitt dobla.

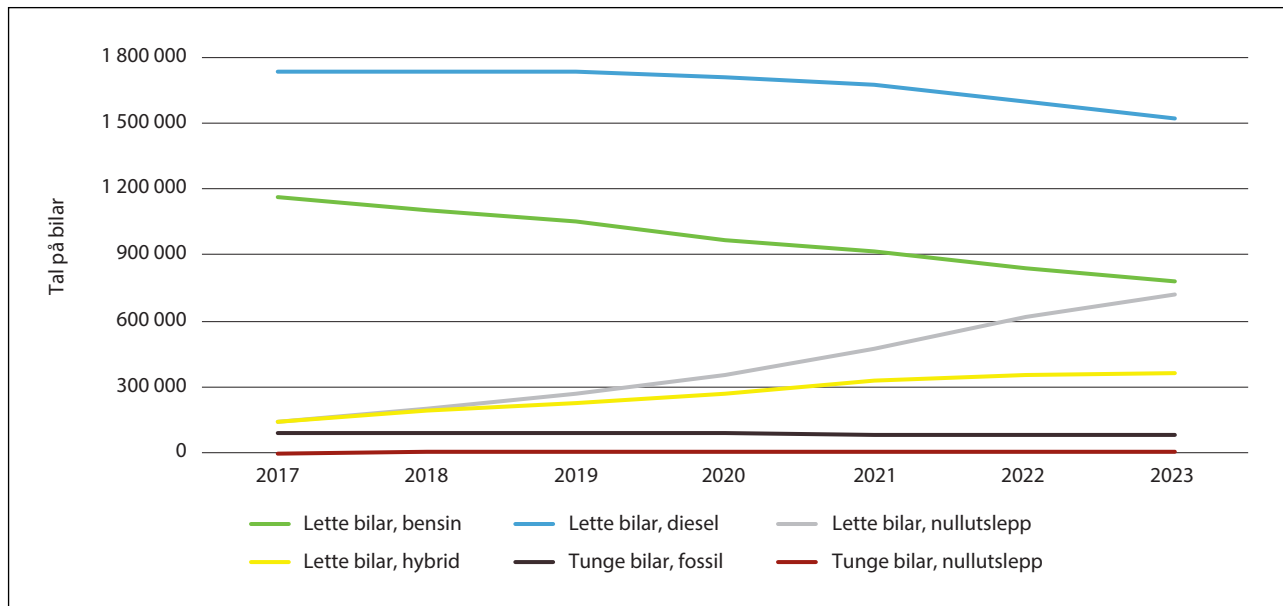
Regjeringa følgjer opp måltala for sal av null- og lågutsleppskøyretøy i *Nasjonal transportplan 2025–2036* som er:

- Nye personbilar og lette varebilar skal vere nul-utsleppskøyretøy i 2025.
- Nye bybussar skal vere nullutsleppskøyretøy eller bruke biogass i 2025.



Figur 5.1 Utslepp av klimagassar i transportsektoren 2013–2023 etter utsleppskjelde

Kjelde: Statistisk sentralbyrå



Figur 5.2 Køyretøy etter drivstofftype 2017–2023

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

- 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 vere tilnærma nullutslepp.

Teknologisk modning i køyretøysegmenta, slik at nullutsleppskøyretøy blir konkurransedyktige med konvensjonelle løysingar, ligg til grunn for måltala. I Nasjonal transportplan 2025–2036 varsla regjeringa at den vil jobbe for å nå det langsiktige målet til stortingsfleirtalet om at nye tunge køyretøy skal vere nullutslepp eller bruke biogass i 2030. I meldinga er det lagt opp til å styrke innsatsen m.a. for tunge køyretøy gjennom «tungbilpakka».

Tabell 5.1 viser delen nyregistrerte køyretøy som var nullutsleppskøyretøy i 2022 og 2023.

I 2023 blei det registrert to nye hydrogenpersonbilar. Ved slutten av 2023 var det 225 slike bilar.

Tabell 5.1 Del nyregistrerte nullutsleppskøyretøy

	Prosent	
	2022	2023
Personbilar	78,1	81,3
Bybussar	68,4	72,6
Lette varebilar	29,0	28,7
Tunge varebilar	22,0	32,0
Langdistansebussar	39,2	25,6
Lastebilar	7,0	11,3

Kjelde: Statens vegvesen

Innan 2030 skal varedistribusjonen i dei største bysentera tilnærma vere nullutslepp

Statens vegvesen har utarbeidd ein indikator for nullutslepp og biogass i varedistribusjon i dei største bysentera. Tabell 5.2 viser tal for nullutslepp godsbilar i dei fire største byane. Bruken av varebilar og lastebilar med nullutslepp og biogass varierer mellom byområda og er høgast i Oslo.

Tabell 5.2 Vare- og lastebilar med nullutslepp og biogass i dei største byane¹

	Prosent		
	2022	2023	2024
<i>Varebilar²</i>			
Oslo	25	27	34
Stavanger	10	12	15
Bergen	17	19	22
Trondheim	19	20	24
<i>Lastebilar³</i>			
Oslo	9	12	17
Stavanger	4	5	7
Bergen	3	5	7
Trondheim	7	7	10

¹ Indikatoren er bygd på manuelle teljingar over bruk av varebilar i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim i 2022. For 2023 og 2024 er det gjort ei berekning der ein føreset at utviklinga i sentrum er tilnærma lik utviklinga i del køyretøy med nullutslepp og biogass av vare- og lastebilparken for desse byene.

² Varebilar omfattar kassebilar og små lastebilar med totalvekt opp til 3,5 tonn.

³ Lastebilar omfattar tunge godskøyretøy med totalvekt på meir enn 3,5 tonn.

Kjelde: Statens vegvesen

Bane

Rundt 80 pst. av jernbanetrafikken blir drive elektrisk. Berre Nordlands-, Røros-, Solør- og Raumbanen har dieseldrift. For å bidra til nullvekstmålet og meir effektiv drift har Jernbanedirektoratet greidd ut alternative driftsformer i KVVU GREEN. Denne konseptvalutgreinga har vore eksternt kvalitetssikra (KS1). For nærmare omtale sjå Programkategori 21.50 Jernbaneformål i Del II.

Luftfart

Regjeringa slo i Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi* fast at det overordna klimamålet for innanlands luftfart skal vere å framskande omstillinga til null- og lågutsleppsluftfart slik at dei første kommersielle nullutsleppsflya blir fasa inn i Noreg så snart teknologien tillèt det. Framskundinga er vidareført i Nasjonal transportplan 2025–2036. Noreg er i ein unik posisjon til å ta i bruk null- og lågutsleppsfartøy m.a. på grunn av ein desentralisert lufthamnstruktur med korte avstandar mellom

lufthamnene og eit omfattande regionalt rutenett betent av mindre fly.

Berekraftig flydrivstoff (SAF) kan blandast med fossilt drivstoff og brukast av eksisterande flyflåte og infrastruktur. Noreg var det første landet i verda med omsetningskrav for SAF i luftfarten. EU innfører eit omsetningskrav i 2025, noka som kan utløyse meir produksjonskapasitet for slikt drivstoff globalt i åra som kjem.

Ferjer og hurtigbåtar

Nullutslepp er etablert teknologi i ferjesektoren. Over halvparten av dei 44 hovudfartøya som var i riksvegferjedrifta i 2023 nytta batteri eller hydrogen som energibærer i ordinær drift. Overgangen mot meir miljøvenlege teknologiar skjer òg i fylkeskommunal ferjedrift. I innanriksflåten var 72 ferjer og mindre passasjerskip utstyrt for høg elektrifiseringsgrad eller hydrogendrift i 2023 (DNV, rapport 2024-0944).

Fartsmønsteret til hurtigbåtar er energiintensivt og er krevjande teknologisk sett å omstille. Sjølv om det er lovande prosjekt på gang, har det førebels ikkje vore noka gjennomgåande omstilling i denne sektoren.

Ikkje veggåande køyretøy og maskinar/anleggsplassar

Ein elektrisk gravemaskin kostar om lag tre gongar meir enn ein dieselgravemaskin. Sjølv om elmaskinane har betydeleg lågare driftskostnader, er dei ikkje låge nok til å vege opp for investeringskostnaden. Førebels er det få nullutsleppsmaskinar, men slike blir testa ut i stadig større grad. Sjå nærmare omtale i Programkategori 21.10 Administrasjon i Del II.

Infrastruktur for alternative drivstoff

Ved utgangen av 2023 var det 7 741 hurtigladepunkt i Noreg for elektriske personbilar og lette varebilar. Dette var 2 029 (37 pst.) fleire enn i 2022. Dei siste åra har nesten alle nye ladepunkt kapasitet på 150 kW eller meir. Utbygginga har meir enn halde tritt med talet på elbilar, med 90 lette elkøyretøy per hurtigladepunkt i 2023 mot 110 i 2022. Flest hurtigladepunkt er det i tidlegare Viken fylke, færrast i Troms og Finnmark, men auken var prosentvis størst i dei nordlegaste fylka.

I 2023 var det nokre offentleg tilgjengelege hurtigladestasjonar for tunge køyretøy. I tillegg ladar tunge køyretøy på andre ladestasjonar der arealet gjer dette mogleg. I samarbeid med Nye

Veier og Enova, presenterte Statens vegvesen ein plan for ladestasjonar for tunge køyretøy langs riksveg i 2023. Enova, Oslo kommune og Vestland fylkeskommune har tilskotsordningar som dei neste åra vil gi fleire offentleg tilgjengelege hurtigladdestasjonar for tunge køyretøy.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 går det fram at regjeringa vil forsere utbetringar av eksisterande og etablering av nye raste- og døgnkvileplassar for å leggje til rette for lading. I behandlinga av meldinga bad Stortinget regjeringa sørge for at ladeinfrastrukturen på større ladeanlegg langs riksvegane legg til rette for at det er mogleg å ivareta døgn- og kviletider utan å måtte bryte desse for å flytte bilen etter lading (oppmodingsvedtak nr. 825 av 20. juni 2024). Sjå kapittel 2.2 i Del I.

Den nasjonale ladestrategien frå regjeringa blei lagd fram i desember 2022. Som ein del av oppfølginga av ladestrategien blei det innført krav om kortbetaling på alle nye ladestasjonar frå 1. juli 2023. Regjeringa arbeider no med krav til prisopplysingar for lading, slik at forbrukarar enkelt kan samanlikne prisar mellom ladeoperatørar, og slik at informasjon om prisen på lading blir lett tilgjengeleg før ein startar å lade.

Det var to opne hydrogenstasjonar ved utgangen av 2023 – ein i Bærum og ein i Trondheim. For fylling av biogass var 25 stasjonar for komprimert biogass (CBG), tre for flytande biogass (LBG (Liquid BioGas)) og fem stasjonar med begge deler, kommersielt opne.

5.1.3 Innsatsen for å redusere utsleppa frå transportsektoren

Regjeringa legg rammeverket om å unngå, flytte og forbetre (UFF) til grunn for arbeidet med å redusere utslepp frå transport. UFF-rammeverket skal gi mest mogleg mobilitet i transportsystemet innanfor skrankane som følgjer av tilgang på energi, areal og ressursar og omsynet til utslepp. I transportsektoren inneberer UFF

- Unngå: Tiltak som bidreg til å redusere mengder transport
- Flytte: Tiltak som flytter trafikken over til meir utslepps- og energieffektive transportmåtar
- Forbetre: Tiltak som forbetrar ein teknologi, t.d. gjennom å fase inn nullutsleppskøyretøy som alternativ til fossildrivne køyretøy

Regjeringa legg særleg vekt på verkemiddel som kan redusere utslepp innan 2030 og samtidig bidra til omstillinga fram mot 2050.

CO₂-avgifta på mineralske produkt er det viktigaste verkemiddelet for å redusere utsleppa av klimagassar frå transportsektoren. Avgifta omfattar alle norske utslepp frå sektoren og bidreg til å auke prisen på fossilt drivstoff og på den måten gjere det meir attraktivt å velje nullutsleppsteknologi eller andre tiltak som reduserer utsleppa.

Sjå klimastatus og -plan for ein utfyllande omtale av regjeringas politikk for å redusere utsleppa frå transportsektoren.

Krav til ferjer og hurtigbåtar

Samferdselsdepartementet, i samarbeid med Klima- og miljødepartementet, sendte i 2023 eit forslag til krav om nullutslepp i nye offentlege ferje- og hurtigbåtanbod på offentleg høyring. I høyringsnotatet blei det føreslått ei ny forskrift om krav til nullutslepp i nye anbod for ferjer/ferjetenester og hurtigbåtar/hurtigbåttjenester. Det blei òg varsla at økonomisk kompensasjon til fylkeskommunane på grunn av kravet ville bli vurdert i dei årlege budsjettprosessane. Samferdselsdepartementet har vurdert de innkomne høyringssvara.

Regjeringa vil innføre krav til nullutslepp i offentlege anbod for ferjer og ferjetenester frå 1. januar 2025. Kravet gjeld for anbod som er kunn gjort etter 1. januar. Det blir innført med unntak av der det blir brukt biogass, for vedtekne ferjeavløysingsprosjekt, der det ikkje kan sikrast tilgang til straum og der det ikkje er teknisk eller økonomisk mogleg å gjennomføre. Etter ei heilskapeleg vurdering er økonomisk gjennomførbart definert som ein tiltakskostnad som er under 6 000 kr per tonn redusert CO₂. Der det ikkje er mogleg å gjennomføre kravet, bør ein ta sikte på å bruke hybride løysingar. Som kompensasjon blir rammetilskotet til fylkeskommunane i 2025 auka med 50 mill. kr som blir fordelt særskilt (tabell C), jf. Prop. 1 S (2024–2025) for Kommunal- og distriktsdepartementet. Kompensasjon for meirkostnader vil bli justert årleg for å reflektere meirkostnadene ved å innføre kravet.

Regjeringa vil ikkje no innføre krav til hurtigbåtar. Den vurderer at uvissa for kostnadene ved nullutsleppshurtigbåtar er stor, og at høva ikkje ligg til rette for eit generelt krav om nullutslepp. Hurtigbåtprogrammet i Miljødirektoratet blir foreslått styrkt med 200 mill. kr i form av auka tilsegnsmakt i 2025 for å finansiere pilotstrekningar etter søknad og konkurranse. Sjå nærmare omtale i Prop. 1 S (2024–2025) for Klima- og miljødepartementet.

Luftfart

Som ein del av oppfølginga av luftfartsstrategien har regjeringa i Nasjonal transportplan 2025–2036 prioritert 1 mrd. kr i tolvårsperioden for å framskunde omstillinga til null- og lågutsleppsluftfart i Noreg. I budsjettforslaget er det foreslått å løyve 50 mill. kr fordelt mellom Luftfartstilsynet og Avinor. Dette vil bidra til å setje verksemdene i stand til å ta ei pådrivarrolle i omstillinga. M.a. skal dei leggje til rette for testing og demonstrasjon av kommersielle luftfartøy med null- eller lågutsleppsteknologiar i Noreg i eit tilpassa innovasjonsmiljø.

Regjeringa held frem med dagens omsetningskrav på 0,5 pst. i påvente av avklaringar knytt til anna relevant EU-regelverk. Sjå omtale under Programkategori 21.20 Luftfartsformål.

Veg

Samferdselsdepartementet har innført krav om nullutslepp i offentlege kjøp av personbilar, varebilar og bybussar. Regjeringa vil som ein del av arbeidet med nullutsleppskrav til all løyvepliktig transportverksemd, vurdere spørsmålet om ev. plikt for offentlege styresmakter til å stille nullutsleppskrav ved kjøp av tenester med langdistansebussar (klasse 3).

Regjeringa opna hausten 2023 for at lokale styresmakter kan innføre redusert bomtakst eller bompengefritak i all offentlig bompengeneinkrevjing for tunge gasskøyretøy og lette- elvarebilar i takstgruppe 1. For endringar i takstopplegg i strekningsvise prosjekt som er vedtekne av Stortinget, må garantistane slutte seg til endringane.

Regjeringa vil ikkje opne for bompengebetaling for tunge nullutsleppskøyretøy i ein periode fram til 2030.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 fører regjeringa vidare den langsiktige satsinga for attraktive og klimavennlege byar med god framkome. Målet er at klimagassutslepp, kø, luftforureining og støy skal reduserast gjennom effektiv arealbruk, og ved at veksten i persontransporten blir teken med kollektivtransport eller ved å sykle og gå (nullvekstmålet). Prognosane for trafikkvekst tilseier at det blir behov for ein forsterka verkemiddelbruk for å nå nullvekstmålet. Måloppnåing føreset ei vidare satsing på kollektivtransport, sykkel og gonge som gir trygge og effektive løysingar for mjuke trafikantar. Bompengar og pareringspolitikk som verkar restriktivt på biltrafikken, og konsentrert bruk av areal som reduserer transportbehovet, blir òg avgjerande.

Regjeringa foreslår å løyve om lag 7,7 mrd. kr i 2025 til å følgje opp byvekstavtalar og belønningsavtalar. For å styrke satsinga på kollektivtransport, sykling og gonge i byvekstavtalane blir det sett av midlar til å starte opp fleire nye mindre investeringstiltak i dei fire største byområda.

Vidare er det sett av midlar til nye byvekstavtalar for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma. Avtaleforslaga er handsama lokalpolitisk og av regjeringa, og det er venta at byvekstavtalane blir inngått hausten 2024. Tilskotsordninga til fem mindre byområde som ikkje inngår i ordninga med byvekstavtalar, held fram, og det blir opna for fireårige avtalar. For nærmare omtale sjå Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak i Del II.

5.1.4 Utsleppseffekt av nye investeringsprosjekt

Nys transportinfrastruktur fører til klimagassutslepp frå bygging, drift, vedlikehald og trafikk. Beslag av areal kan medføre både utslepp og redusert opptak av klimagassar. Viss eit prosjekt fører til meir trafikk, kan det auke utsleppa, men eit prosjekt kan òg bidra til å overføre trafikk til ein mindre utsleppsintensiv form eller redusere transportbehovet slik at utsleppa blir reduserte.

Transportverksemdene og miljøstyresmaktene har arbeidd med å standardisere metodar for å rekne ut klimagassutslepp frå arealbeslag i samband med infrastrukturprosjekt. Metoden blir no òg nytta til å prise klimagassutslepp frå arealbeslag i dei samfunnsøkonomiske analysane i sektoren. I Nasjonal transportplan 2025–2036 er det rekna at effekten av endra arealbruk for prosjekt som er prioritert for oppstart i perioden, er 1,845 millionar tonn CO₂-ekvivalenter.

Tabell 5.3 viser berekna klimagassutslepp målt i tonn CO₂-ekvivalentar frå bygging (og arealbeslag), drift, vedlikehald og trafikk frå vegprosjekt med kostnadsoverslag over 1 mrd. kr med mogleg anleggsstart i 2025 eller der Samferdselsdepartementet har varsla at det vil komme tilbake til Stortinget med framlegg om kostnadsramme. Sjå tabell 7.1 i Nasjonal transportplan 2025–2036 for oversikt over tilsvarande for heile planperioden. Direkte utslepp er utslepp som skjer frå køyretøya på vegane, eller frå maskinar og køyretøy som blir nytta i anleggsfasen. Desse direkte utsleppa blir prissett saman med utslepp frå areal i dei samfunnsøkonomiske analysane. Utslepp frå produksjon og transport av innsatsvarer, køyretøy og drivstoff blir rekna som indirekte og inngår i tala for dei totale utsleppa.

Tabell 5.3 Utslepp for vegprosjekt med mogleg anleggsstart i 2025 og prosjekt med varsla framlegg om kostnadsramme, i tonn CO₂-ekvivalentar

Prosjekt	Trafikk				Drift/ vedlike- hald	Bygging		
	Opningsår		Analyseperioden		Analyse- perioden	Anleggsfasen		
	Direkte utslepp	Totale utslepp	Direkte utslepp	Totale utslepp	Totale utslepp	Direkte utslepp	Totale utslepp	Utslepp frå areal- bruk
E134 Oslofjord- forbindel- sen, byggetrinn 2	-1 864	-4 074	-10 902	95 902	-5 611	23 258	120 845	595
E134 Røldal-Seljestad	-3 490	-5 703	-123 727	-248 413	37 204	22 487	86 895	12 053
E6 Megården– Sommerset	-194	-363	-7 641	-20 759	16 840	6 146	41 001	50 771
Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane	25	40	1 380	2 798	2 438	3 851	18 056	4 589
E39 Mandal–Blørstad ¹	1 512	3 530	47 658	221 961	31 652	30 740	76 788	142 663
Fellesprosjektet Vosse- banen/E16 Arna–Stanghelle ²	-1 286	-105	-81 373	-94 646	156 898	54 295	292 207	52 969
E45 Kløfta ³	-93	-155	-4 624	-9 285	3 129	5 353	28 934	20 310

¹ Nye Veier AS har ansvaret for prosjektet. Rekningane er gjorde utan bompengar, noko som gir høgare utslepp enn for tilsvarende rekning med bompengar.

² Prosjektet er planlagt gjennomført som eit fellesprosjekt for ny riksveg og jernbane mellom Arna og Stanghelle i Vestland. Samferdselsdepartementet vil i 2025 komme tilbake til Stortinget med framlegg om kostnadsramme og opplegg for delvis bompengfinansiering.

³ Samferdselsdepartementet vil i 2025 komme tilbake til Stortinget med framlegg om kostnadsramme.

5.2 Naturmangfald og arealbruk

Arealendringar er den fremste årsaka til tap av naturmangfald i Noreg. Slike endringar reduserer leveområde for planter og dyr, aukar sjansane for at naturmangfald går tapt og forringar den økologiske tilstanden. Veg- og jernbaneinfrastruktur bandlegg store areal og medfører fysiske inngrep i naturen med negative konsekvensar for natur og miljø. Drift og vedlikehald av transportinfrastruktur kan òg påverke naturen negativt, gjennom m.a. forureining frå kjemikalier, plast og lys. Samferdselsanlegg påverkar òg vasskvaliteten. Regjeringa gjer fleire grep for å redusere den negative påverknaden frå transportverksemdene på natur.

Tiltakshierarkiet

For å minimere påverknaden på naturen skal transportverksemdene i planlegginga av samferdselsprosjekt følgje tiltakshierarkiet. Tiltakshierarkiet inneber at ein først skal søke å unngå negative konsekvensar for naturen, før ein avgrensar,

sett i stand eller som siste utveg kompensere den tapte naturen. I tråd med dette skal transportverksemdene søke å redusere arealpåverknaden i samband med prosjekta sine og unngå inngrep i natur. Der ein likevel ikkje kan unngå å byggje ned areal, skal det vurderast avbøtande tiltak som hindrar tap av natur. Så langt som mogleg skal ein unngå å planleggje samferdselsprosjekt gjennom område med klima- og miljøverdiar av nasjonal eller vesentleg regional interesse. Nye vegnormalar som blei fastsette i 2023, kan gjere det enklare å finne vegtraséar som gir lite arealbeslag. Verksemdene skal halde fram arbeidet med å oppnå eller oppretthalde god tilstand i økosystema, særleg i den samanhengande blågrøne infrastrukturen.

Før- og etterundersøkingar

Under leiing av Statens vegvesen har transportverksemdene utvikla ein metode for korleis før- og etterundersøkingar av naturmangfald i samferdselsprosjekt kan gjerast. Slike undersø-

kingar er eit viktig verkemiddel for å byggje kunnskap om påverknaden av utbygging og drift av transportinfrastruktur, slik at negative konsekvensar for økosystem og naturmangfald kan avgrensast. Metodikken er teoretisk testa på to jernbaneprojekt og to vegprojekt. No blir det utarbeidd ei rettleiing til metoden, slik at metodikken kan testast ut på fleire større og mindre samferdselstiltak i fleire år.

Naturmangfaldsindikator og arealrekneskap

For å følgje opp måla i Nasjonal transportplan 2022–2033 ble det utvikla ein indikator for påverknaden frå transportsektoren på naturmangfald: *Brutto tal dekar inngrep i naturområde med nasjonal eller vesentleg regional verdi*. Denne indikatoren har transportverksemdene teke i bruk i utbyggingsprojekta sine.

Ingen av projekta til Statens vegvesen som blei opna i 2023, førte til inngrep i naturområde med nasjonal eller vesentleg regional verdi. Nye Veier og Avinor avslutta ingen prosjekt i 2023, og rapportert beslag av naturområde med nasjonal eller vesentleg regional verdi er derfor null. Den totale mengda nedbygd verdifull natur i ferdige jernbaneprojekt i 2023 er rekna til 121 dekar. Arealbeslaget kom i all hovudsak frå prosjektet Venjar–Langset (nord for Eidsvoll) på Dovrebanen og Follobanen.

For ytterlegare å styrke kunnskapsgrunnlaget og sikre at det blir teke tilstrekkeleg omsyn til natur og arealbruk, har transportverksemdene utvikla ein arealrekneskap som viser nedbygginga av ulike naturtypar og dyrka mark i tillegg til naturmangfaldsindikatoren. I Nasjonal transportplan 2025–2036 varsla regjeringa at den vil vidareutvikle arealrekneskap og indikatorar på naturområde.

Forureining

Samferdselsinfrastruktur representerer ei vesentleg kjelde til forureinande stoffar og miljøgifter til både jord, vatn og luft. Det gjeld både i anleggsfasen og ved drift og vedlikehald, der bruk av kjemikaliar kan utgjere ein miljørisiko og påverkar naturmangfaldet. Døme på dette er avisande og støvdempande kjemikaliar, tetningskjemikaliar og vaskemiddel i samband med tunnelvask. Vidare inneheld bildekk, bremseskiver og vegdekke ei rekkje tungmetall, organiske miljøgifter og andre substansar som ved slitasje blir frigjort og påverkar miljøet. Transportverksemdene skal arbeide vidare for å fase ut og erstatte miljøskadelege kje-

mikaliar 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 styrke arbeidet med å rydde opp plastavfall og gjennomføre førebyggjande tiltak for å redusere tilførsel av plastavfall og mikroplast til miljøet m.a. gjennom reinhald og krav til avfallshandtering i kontraktar.

Sprenging av berg kan føre til nitrogenutslepp frå sprengstoff som ikkje er omsett, og som inneheld ammoniumnitrat. Nitrogenavrenning skjer i hovudsak frå utslepp av tunneldrivevatn og avrenning frå sprengstein. Statens vegvesen har vurdert kjelder til og omfang av utslepp av nitrogen til Oslofjorden frå bygg- og anleggsverksemd for riksvegprosjekt sett i samheng med andre kjelder til utslepp av nitrogen til fjorden.

Basert på Statens vegvesens riksvegprosjekt under bygging, var direkte og indirekte utslepp av nitrogen til Oslofjorden i 2022/2023 låge, i storleiken 1–5 tonn. Det er gjennomført avbøtande tiltak, og noko anleggsvatn i prosjekter under bygging går til reinseanlegg som reinsar nitrogen.

Regionale planar for vassforvaltning er det viktigaste planverktøyet for betre vassmiljø i Noreg. Transportverksemdene deltek 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 seg til å setje i verk tiltak eller vurdere tiltaka som ligg i tiltaksprogramma.

Salt og nitrogen påverkar òg vatn, sjå Programkategori 21.30 Veiformål i Del II.

Kunstig lys påverkar naturen i stor grad, særleg insekta. For å oppnå god tilstand i økosystema, bruke mindre energi og ivareta omsynet til estetikk, tryggleik og trafikktryggleik vil Statens vegvesen og Nye Veier halde fram arbeidet med å redusere forureining frå lysanlegg.

Dyrka mark

I samband med jordbruksoppgjøret i 2023 la regjeringa fram ein revidert jordvernstrategi, jf. Prop. 121 S (2022–2023) *Endringer i statsbudsjettet 2023 under Landbruks- og matdepartementet (Jordbruksoppgjøret 2023 m.m.)*. Her er målet for å omdisponere dyrka mark ytterlegare skjerpa og sett til maksimalt 2 000 dekar innan år 2030. For prosjekt som opna i 2023, var det beslaglagt 510 dekar full-

dyrka jord frå jernbane (særleg Follobanen og Dovrebanen) og 25 dekar frå veg (særleg parsellen Fagernes–Øylo på E16). I tillegg blei det beslaglagt innmarksbeite og overflatedyrka jord (om lag 110 dekar) frå veg og jernbane.

Kulturminne og kulturmiljø

Transportetatane tek vare på kulturminne og kulturmiljø i planlegging, drift og vedlikehald i tråd med Europarådets landskapskonvensjon. Med dei nasjonale verneplanane har transportetatane eit særskilt ansvar for å bevare eit utval av kulturminne innanfor deira sektor.

5.3 Lokal luftforureining og støy

Utslepp frå vegtrafikk og vedfyring er dei viktigaste lokale kjeldene til luftforureining i Noreg. Nivået på luftforureininga har gått ned dei siste 10–20 åra, men fleire byar og tettstader har for høge nivå. Regjeringa har fastsett nasjonale mål for luftkvalitet som er nivå av luftforureining som er trygge basert på dagens kunnskap. Dei lovfesta grenseverdiane for svevestøv blei skjerpa frå 1. januar 2022.

Målingar frå 2023 viser at i fleire byar og tettstader var verdiane for svevestøv høgare enn

grenseverdiane. Sjå nærmare omtale i Programkategori 21.30 Veiformål i Del II. Tiltak som m.a. reduserer bruk av piggdekk og gir lågare trafikkmengder i dei største byområda er viktig for å oppnå betre luft framover.

Vegtrafikkstøy er den største støykjelda utan dørs og er årsak til nesten 80 pst. av støyplagene hos befolkninga. Trafikkvekst og befolkningsvekst fører til at fleire blir utsette for støy. Etter krav i forureiningsforskrifta er det i 2023 gjennomført innandørs støykartlegging. Statens vegvesen arbeider med tiltaksutgreiingar for å avklare kva bustader som har støynivå over grenseverdien. Tiltak vil bli gjennomført frå 2025. I samarbeid med fylkeskommunane utarbeider Statens vegvesen støyvarselkart til bruk i kommunal arealplanlegging som eit førebyggjande tiltak.

For jernbanen er støy primært knytt til togtrafikken, men òg til utbygging, fornying og vedlikehald av banenettet. Bane NOR prioriterer førebyggjande vedlikehald som tiltak mot støy, som skinnsliping og bruk av støysvake sporkomponentar.

Avinor arbeider med tiltak for å skjerme tilsette, passasjerar og andre besøkande til lufthamna mot den høyrselsskadelege støyen. Det krev omfattande fysiske tiltak som m.a. passasjerbruer ut til flya og forbetring av fasadane på eksisterande bygningsmasse, i tillegg til organisatoriske tiltak.

6 Oppfølging av FNs berekraftsmål

Berekraftsmåla blei vedteke av medlemslanda i FN i 2015 og inneheld til saman 17 mål og 169 delmål. Måla, som gjeld fram mot 2030, fungerer som ei global retning for land, næringsliv og sivilsamfunn i arbeidet med å utrydde fattigdom, kjempe mot ulikskap og stoppe klimaendringane. Måla byggjer på internasjonale avtalar.

Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet har ansvaret for å koordinere arbeidet med berekraftsmåla nasjonalt, medan Utanriksdepartementet koordinerer den internasjonale innsatsen. Ulike departement har koordineringsansvar for å følgje opp dei ulike måla. Samferdselsdepartementet har ikkje koordineringsansvar for nokre av hovudmåla, men har ansvar for å følgje opp nokre delmål og bidreg til andre mål. Omtalen under omfattar dei delmåla som departementet har ansvaret for, i tillegg til ein omtale av andre berekraftsmål som departementet bidreg til å nå gjennom å følgje måla i Nasjonal transportplan 2025–2036.

Transportsektoren er ein viktig del av Noregs bidrag til ei berekraftig utvikling. Regjeringas bidrag til å nå berekraftsmåla retta mot denne sektoren skjer gjennom dei transportpolitiske måla som går fram av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. Rapportering på transportpolitiske mål i andre delar av denne proposisjonen er derfor òg rapportering på berekraftsmåla. Oppfølginga av desse måla vil verke positivt på moglegheitene for Noreg til å nå fleire av FNs berekraftsmål og tilhøyrande delmål innan 2030. Sjå kapittel 4 i Meld. St. 14 (2023–2024). Det vil òg vere område der regjeringa har eit høgare ambisjonsnivå enn berekraftsmåla, t.d. nullvisjonen for trafikktryggleik.

Samferdselsdepartementet følgjer opp arbeidet med berekraftsmåla i verksemdene i transportsektoren gjennom etats- og eigarstyringa. Etatane, selskapa og føretaket rapporterer på berekraftsmåla i årsrapportane. For verksemdene er det ulikt kva mål som er aktuelle å rapportere på. Regjeringa har òg gjennom eigarskapspolitikken tydeleggjort og forsterka omsynet til berekraft i statens mål som eigar. Staten som eigar forventar m.a. at selskapa inkluderer arbeidet med FNs

berekraftsmål i sine strategiar og følgjer dette opp i den daglege drifta.

Berekraftsmål nr. 3: Sikre god helse og fremje livskvalitet for alle, utan omsyn til alder

Delmål 3.6: Innan 2030 halvere talet på dødsfall og skader i verda som følgje av trafikkulykker.

Trafikktryggleiksarbeidet byggjer på ein visjon om at det ikkje skal finnast ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren – nullvisjonen. Nivået på tryggleiken for transport på jernbane og i luftfarten er gjennomgåande høg i Noreg. Dei største tryggleiksutfordringane er i vegtrafikken. Noreg er likevel blant dei landa i verda med høgast tryggleik i vegtrafikken, målt i talet på drepne per millionar innbyggjarar.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 blir nullvisjonen vidareført som eitt av hovudmåla og forsterka gjennom etappemålet «*innan 2030 skal det maksimalt vere 350 drepne og hardt skadde i vegtrafikken, av desse maksimalt 50 drepne. Ingen skal omkome i vegtrafikken i 2050.*» Regjeringa legg med dette til grunn eit høgare ambisjonsnivå enn berekraftsmålet. Utviklinga i talet på drepne og hardt skadde viser at ved utgangen av 2023 var Noreg på etterskot samanlikna med målkurva fram mot 2030. 2025 er det siste året i gjennomføringa av *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025*. Resultata av tiltaka i planen vil bli vurderte etter planperioden. Utviklinga i transporttryggleiken på veg og departementets tiltak for 2025 er omtalt under Programkategori 21.30 Vegformål i Del II.

Berekraftsmål nr. 9: Byggje solid infrastruktur og fremje inkluderande og berekraftig industrialisering og innovasjon

Delmål 9.1: Utvikle påliteleg, berekraftig og solid infrastruktur av høg kvalitet, under dette regional og grensekryssande infrastruktur, for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet, med vekt på overkommeleg pris og likeverdige tilgang for alle.

Formålet med transportsystemet er mobilitet. Transportsystemet bidreg til verdiskaping ved å

gjere det mogleg for arbeidsdeltaking, bruk av landets ressursar og handel med verda rundt oss. Utforminga av transportsystemet skal bidra til at Noreg er eit godt land å leve og bu i, samtidig som vi reduserer klimagassutsleppa og tek vare på naturen.

Regjeringa si oppfølging av Nasjonal transportplan 2025–2036 vil bidra til å nå delmål 9.1. I denne planen har regjeringa prioritert å dreie inn-satsen i transportinfrastrukturen frå store investeringsprosjekt til mindre investeringstiltak og drift og vedlikehald.

I bygginga av nye prosjekt vil det bli lagt meir vekt på å bruke den infrastrukturen vi har, og å ta meir omsyn til naturen. Transportverksemdene skal arbeide vidare med tiltak for å gjere infrastrukturen meir robust mot klimaendringane og styrkje evna til å oppretthalde transport trass i påkjenningar frå uvêr, ras, skred og flaum. Sjå òg omtale av klimatilpassing i kapittel 5.

I tillegg til utviklinga av transportinfrastruktur held departementet fram arbeidet med tilstrekkeleg tilbod av lade- og fyllinfrastruktur for låg- og nullutsleppskøyretøy. Sjå nærmare omtale i Del II og under kapittel 5.

Berekraftsmål nr. 11: Gjere byar og lokalsamfunn inkluderande, trygge, robuste og berekraftige

Delmål 11.2: Innan 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkommeleg pris, betre tryggleiken på vegane, særleg ved å leggje til rette for kollektivtransport og med særleg vekt på behova til personar i utsette situasjonar, kvinner, barn, personar med nedsett funksjonsevne og eldre.

Eit universelt utforma transportsystem er viktig for at flest mogleg skal kunne ta del i arbeidsliv, skule og sosiale aktivitetar. Eitt av måla i Nasjonal transportplan 2025–2036 er enklare reisekvardag. Regjeringa arbeider for at heile reisekjeder skal vere universelt utforma. Krava om universell utforming ligg til grunn for planlegging og bygging av ny transportinfrastruktur, som busshaldplassar, jernbanestasjonar, kollektivknutepunkt og lufthamner.

Hovudmålet med regjeringa sin politikk i byområda er nullvekst i persontransport med bil. Målet ligg m.a. til grunn for byvekstavtalane. I 2025 følgjer regjeringa opp fem inngåtte byvekstavtalar, sett av midlar til å følgje opp byvekstavtalane for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma som venteleg blir inngått hausten 2024, og vidarefører tilskotsordningane som gjeld andre byar. Dette inneber ei sterk satsing på betre kollektivtil-

bod og utbygging av trygge og samanhengande løysingar for dei som går og sykklar. Sjå omtale i Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak i Del II.

Delmål 11.6: Innan 2030 redusere den negative påverknaden til byane og lokalsamfunna på miljøet (målt per innbyggjar), med særleg fokus på luftkvalitet og avfallshandtering i offentleg eller privat regi.

Delmål 11.6 blir i stor grad påverka av dei same tiltaka som delmål 11.2.

Vegtrafikk bidreg til kø, dårleg luftkvalitet og støy, noko som er eit særleg problem i dei største byområda. Målingar frå 2023 viser at i fleire byar/tettstader var verdiane for svevestøv høgare enn grenseverdiane. Sjå nærmare omtale i Programkategori 21.30 Vegformål i Del II.

Kompakte byar og tettstader bidreg til berekraftig samfunnsutvikling, reduserer transportbehovet og gjer det enklare å velje transportformer med lågare eller ingen utslepp. Samordna areal- og transportplanlegging gjennom byvekstavtalane, med fortetting ved knutepunkt for å redusere reisebehovet og leggje til rette for at flest mogleg går, sykklar eller nyttar kollektivtransport i byområda vil bidra til betre luftkvalitet på lang sikt.

Delmål 11a): Støtte positive økonomiske, sosiale og miljømessige samband mellom byområde, omland og grisgrendte område ved å styrkje nasjonale og regionale planar.

God framkome og mobilitet er grunnleggande for eit velfungerande samfunn med attraktive byar og lokalsamfunn. Vidare er det viktig for å utvikle lokalt næringsliv og bidra til internasjonal konkurransevne. Regjeringa legg i Nasjonal transportplan 2025–2036 opp til å styrkje transportsystemet i heile landet og bidra til å knyte landet saman.

Andre relevante berekraftsmål

I tillegg til delmåla for berekraft som Samferdselsdepartementet har direkte ansvar for å følgje opp, bidreg departementet til å nå andre berekraftsmål. Miljø, klima, natur, samfunnsansvar, sosiale spørsmål og eit trygt og sikkert arbeidsmiljø er viktige område for departementet. Statlege byggherrar er viktige premissgivarar for norsk anleggsbransje og nyttar innkjøpsmakt, lov- og kontraktskrav for å verne og fremje sirkulære løysingar og gode arbeidsvilkår for alle arbeidstakarar.

Regjeringas innsats mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet i transportsektoren er omtalt særleg i Programkategori 21.30 Vegformål i Del II.

Berekraftsmåla for miljø, natur og klima blir m.a. følgt opp gjennom målet i Nasjonal transportplan 2025–2036 om å bidra til å oppfylle Noregs klima- og miljømål. Sirkulære løysingar og betre ressursutnytting er nødvendig for ei meir berekraftig utvikling. Samferdselsdepartementet legg vekt på endringar som legg til rette for lågare ressursbruk, mindre inngrep i urørt natur, lågare klimagassutslepp og auka ombruk av materialar. T.d. gir gjenbruk av eksisterande vegtrasear og vidareutvikling av vegnettet redusert belastning på klima, miljø og areal. I 2023 gjorde Statens vegvesen

endringar i vegnormalane som gjer det enklare å finne ein rasjonell og klima- og naturvenleg trase og som kan gi auka ombruk av eksisterande trasear.

Utbygging av infrastruktur som veg og jernbane fører med seg omfattande massehandtering. I 2021 blei rapporten *Tverrsektorielt prosjekt om disponering av jord og stein som ikke er forurenset* frå elleve statlege verksemdar overlevert til dei respektive departementa. I rapporten er det foreslått tiltak for å betre ressursutnyttinga av masser. Verksemdene arbeider med å optimalisere bruken av masser innan eit prosjekt og mellom prosjekt. Dette er nødvendig ut frå omsyn til klima, samla bruk av ikkje fornybare naturressursar og opp mot naturmangfald, landskap og kulturarv.

7 Samfunnstryggleik

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret for samfunnstryggleiken innan sektorane veg, jernbane, luftfart og post. Grunnlaget for arbeidet med samfunnstryggleik er m.a. gitt i desse stortingsdokumenta

- Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024)
- Prop. 87 S (2023–2024) *Forsvarsløftet – for Norges trygghet. Langtidsplan for forsvarssektoren 2025–2036*, jf. Innst. 426 S (2023–2024)
- Meld. St. 27 (2023–2024) *Tryggare framtid – førebudd på flaum og skred*
- Meld. St. 26 (2022–2023) *Klima i endring – sammen for et klimarobust samfunn*, jf. Innst. 161 S (2023–2024)
- Meld. St. 9 (2022–2023) *Nasjonal kontroll og digital motstandskraft for å ivareta nasjonal sikkerhet*, jf. Innst. 247 S (2022–2023)
- Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi*, jf. Innst. 301 S (2022–2023)
- Meld. St. 5 (2020–2021) *Samfunnssikkerhet i en usikker verden*, jf. Innst. 275 S (2020–2021)

I tillegg kjem

- *Instruks for departementenes arbeid med samfunnssikkerhet* frå 2017
- *Nasjonal strategi for digital sikkerhet* frå 2019
- *Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren* frå 2020

Samferdselsdepartementet skal sikre eit trygt og robust transportsystem og sørge for at behova samfunnet har for transport under kriser, i størst mogleg grad blir dekte. Etatar, tilsyn og selskap/føretak (verksemdene) 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 Samferd-

selsdepartementets strategi for samfunnstryggleik i transportsektoren

- oppretthalde eit høgt transporttryggleiksnivå
- oppretthalde framkome og funksjonalitet i transportsystema
- oppretthalde ein robust sivil transportberedskap

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 2025 vidareføre arbeidet med dei prioriterte områda innanfor samfunnstryggleik. Dei skal særleg prioritere støtte til Forsvaret, sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjonar, digital tryggleik og klimatilpassing. Omtale av arbeidet med samfunnstryggleik i verksemdene i sektoren står under dei ulike programkategoriane i Del II.

7.1 Totalforsvaret

Russlands invasjon av Ukraina i februar 2022 har ført til ei stor endring i europeisk tryggingsspolitikk. Trussel- og risikobiletet må forståast på ein annan måte i dag enn for berre nokre år sidan. Handtering av konsekvensane av den endra tryggingssituasjonen prega arbeidet i Samferdselsdepartementet og transportverksemdene i heile 2023.

Noregs betyding som mottaks- og transittområde for allierte styrkar har auka no når Finland og Sverige er blitt medlemmar av NATO. Evna til å ta i mot allierte forsterkingsstyrkar må styrkjast og bli tilpassa til at Noreg kan bli eit transittområde for militære styrkar som skal vidare austover. Det må òg planleggjast for auka militær øvingsaktivitet og transporterering av allierte styrkar i fredstid.

I meldinga om Nasjonal transportplan 2025–2036 tek regjeringa fleire grep for å tilpasse transportsektoren til ein ny tryggingsspolitisk kvardag. Fleire prosjekt og tiltak i planperioden vil støtte

opp under samfunnstryggleiken og det militære forsvaret av Noreg og NATO. I tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 skal militære behov ha større betydning for verksemdene si prioritering av vedlikehald, fornying og mindre investeringar på veg og jernbane. Dette kan t.d. vere tiltak for å utbetre eller oppgradere strekningar, skifte ut, skilte eller sikre bruer som er kritiske for militær transport. Militært planverk vil liggje til grunn for denne typen tiltak.

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 konseptet.

I tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 og Langtidsplan for forsvarssektoren 2025–2036 tek ein sikte på å etablere eit tydelegare rammeverk for samhandling mellom transport- og forsvarssektoren i 2025.

Den sivile transportstøtta til Forsvaret skal i størst mogleg grad vere basert på samarbeid og kommersielle avtalar. Først i tilfelle der marknadsmekanismane ikkje sjølv løyser transportbehovet, kan Samferdselsdepartementet påleggje transportaktørar å utføre visse transportoppdrag. Departementet vil halde fram arbeidet med å revidere regelverk og planverk innanfor transportberedskapen. Forsvaret vil vere tett involvert i dette arbeidet.

Samferdselsdepartementet arbeider med Forsvarsdepartementet og andre aktuelle departement med å kartlegge behova for sivil flykapasitet i krise og krig og med å vurdere kva for tiltak som bør setjast i verk.

Målet om å vidareutvikle sivilt-militært samarbeid på transportområdet er langsiktig, og det føreset ein kontinuerleg prosess. Samferdselsdepartementet vil derfor òg i 2025 halde fram arbeidet med å vidareutvikle dette samarbeidet på transportområdet innanfor rammene av totalforsvaret.

7.2 Implementering av tryggingslova

Samferdselsdepartementet har ansvar for å ha oversikt over og styrke robustheita i kritisk infrastruktur og viktige samfunnsfunksjonar i transportsektoren. Implementeringa av tryggingslova i transportsektoren vil òg i 2025 vere eit viktig verkemiddel i dette arbeidet.

Formålet med lova er å trygge 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. Verksemdar av avgjerande betydning for GNF eller nasjonale tryggleiksinteresser blir underlagde tryggingslova, og nødvendige sikringstiltak for skjermingsverdige verdiar blir gjennomførte.

Samferdselsdepartementet har identifisert og meldt inn til Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) grunnleggjande nasjonale funksjonar (GNF) i eigen sektor.

Departementet har òg identifisert og meldt inn til NSM verksemdar som er av vesentleg eller avgjerande betydning for GNF eller nasjonale tryggleiksinteresser, og skjermingsverdige objekt og infrastruktur i transportsektoren.

For å ivareta formålet med lova er GNF-arbeidet ein kontinuerleg prosess. Både i Samferdselsdepartementet og transportverksemdene blei det i 2023 lagt vekt på å oppdatere verdivurderingane i sektoren. Departementet hadde òg dialog med NSM og fekk råd og tilrådingar til dette arbeidet. Prosessen vil halde fram i 2025 og kan føre til endringar i identifiserte funksjonar og skjermingsverdige verdiar, kva for verksemdar som er av vesentleg og avgjerande betydning, og i kva grad ei verksemd er avhengig av eksterne ressursar (andre verksemdar). Kva som blir kravd for å oppnå eit forsvarleg tryggleiksnivå, kan òg bli endra. GNF Transports betydning for dei nasjonale tryggleiksinteressene er i stor grad grunnleggjande med at andre sektorar, t.d. forsvarssektoren, er avhengige av GNF Transport. Utpeiking av skjermingsverdige objekt og skjermingsverdige infrastruktur i transportsektoren vil derfor òg ivareta andre sektorar sine GNF(ar) som er avhengige av GNF Transport.

7.3 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 heile tida òg nye digitale løysingar tekne i bruk. Når vi blir meir avhengige av digitale løysingar, aukar sårbarheita. Verksem-

dene i sektoren skal derfor prioritere arbeidet med digital tryggleik.

Dei siste åra har reguleringa med digital tryggleik blitt styrkt i transportsektoren. Den nye lova om digital tryggleik vil òg medverke til å styrke den digitale tryggleiken i verksemdar som har særleg betydning for samfunnet gjennom å tilby samfunnsviktige tenester.

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 trygging utfordringar, og arbeidet blir ført vidare i 2025. Strategien legg m.a. til grunn eit overordna mål om å styrke 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. Eit responsmiljø for luftfartssektoren og vegsektoren er no etablert i høvesvis Luftfartstilsynet og Statens vegvesen. Etablering av eit responsmiljø for jernbane- og kollektivsektoren er òg under planlegging. Responsmiljøa skal bidra til å styrke transportsektoren si evne til å førebyggje og handtere uønskte digitale hendingar.

7.4 Klimatilpassing

Klimaendringane påverkar samfunnet i stadig større grad. I tillegg til å omstille til eit lågutslippssamfunn der utsleppa er vesentleg lågare enn i dag, må ein handtere effektar av klimaendringane gjennom ulike former for klimatilpassing. Noreg har utfordringar med flaum og skred, m.a. på grunn av topografi, eit klima med store temperaturvariasjonar og vanskelege grunntilhøve som t.d. kvikkleire. Klimatilpassing er derfor ei sentral oppgåve for heile transportsektoren i åra framover.

Meld. St. 26 (2022–2023) *Klima i endring – sammen for et klimarobust samfunn* inneheld regjeringa sin plan for det nasjonale arbeidet med klimatilpassing for perioden 2024–2028. Planen inneheld tiltak for mange område og sektorar, m.a. samfunnstryggleik og samferdsel. I meldinga om Nasjonal transportplan 2025–2036 er arbeidet med klimatilpassing i transportsektoren konkretisert. Prioriteringa av drift og vedlikehald er eit viktig grep for å sikre at infrastrukturen er tilpassa klimaet i framtida. Ein robust og driftssikker infrastruktur er i stor grad ein klimatilpassa infrastruktur. Som ein del av Nasjonal transportplan 2025–2036 blei det òg lagt fram ein nasjonal

gjennomføringsplan for ras- og skredsikring av riks- og fylkesveggar med høg og middels skredfaktor og planar for å redusere vedlikehaldsetterselepet på riks- og fylkesveggar og jernbane.

Transportverksemdene skal òg i 2025 sørge for at tilpassing til klimaet i framtida blir vareteken gjennom å

- ta høgde for dei varsla klimaendringane ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehald av infrastruktur. Ny infrastruktur må dimensjoneres til eit framtidig klima.
- etablere nødvendig beredskap for å raskt kunne opprette framkoma igjen etter driftstans grunna naturhendingar
- utarbeide eit godt kunnskapsgrunnlag for å kunne vurdere kva tiltak som er dei mest føremålstenlege og effektive for å sikre transportinfrastruktur og personar mot klimapåkjenningar medrekna naturfareplanar, kartlegging av flaum- og skredpunkt og risikokartlegging
- samarbeide med andre relevante aktørar i arbeidet med klimatilpassing, både ved utarbeiding av kunnskapsgrunnlag og i samheng med førebygging, varsling og handtering av hendingar

Det er vidare viktig å forvalte naturen og gjere nødvendige naturinngrep på ein måte som bidreg til å redusere konsekvensane ved ekstremvær. Sjå kapittel 5 i Del III for omtale av arbeidet i transportverksemdene for å bidra til å nå miljømåla innanfor sitt ansvarsområde.

Transportverksemdene skal i 2025 arbeide vidare med tiltak for å gjere infrastrukturen meir robust mot klimaendringane og styrke evna til å oppretthalde transport trass i påkjenningar frå uvær. Som ein del av dette skal verksemdene i 2025 halde fram arbeidet med å kartleggje kor sårbar infrastrukturen er for klimaendringar. Verksemdene skal òg medverke til at det ikkje blir gjort uheldige arealdisponeringar eller aktivitetar som kan auke skaderisiko i områda nær infrastrukturen.

Klimaendringane får innverknad på all infrastruktur, og samordning innan og på tvers av sektorar er sentralt. Verksemdene skal halde fram samarbeidet innan sektoren og sitt tverrsektorielle samarbeid. M.a. har Statens vegvesen og Nye Veier AS og tre forskingspartnarar (Vestlandsforskning, NGI, Menon Economics), med støtte frå Noregs forskingsråd, frå 2021 hatt eit fireårig FoU-prosjekt *Klimatilpassing og veitransport* (KLIMAVEI). Prosjektet har som mål å bidra til å vidareutvikle metodar og verktøy som tek hand

om klimarisiko og klimatilpassing i vegforvaltninga på ein betre måte enn i dag.

Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Luftfartstilsynet og Avinor tek del i arbeidet med *Nasjonal klimasårbarhetsanalyse*, som blir leia av Miljødirektoratet. Analysen skal gi oversikt over oppdatert kunnskap om konsekvensar for samfunnet på grunn av at klimaet endrar seg. Det blir teke sikte på at første analyse blir ferdig innan utgangen av 2026.

I nettverket *Naturfareforum* samarbeider m.a. Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Noregs vassdrags- og energidirektorat. Formålet med forumet er å styrkje samarbeidet om klimatilpassing og naturfare mellom nasjonale, regionale og lokale aktørar.

Arbeidet med klimatilpassing i verksemdene er omtalt under dei ulike programkategoriane i Del II. Sjå òg omtalen av klimatilpassing i Regjeringas klimastatus- og plan 2025 som er eit særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2024–2025) for Klima- og miljødepartementet.

7.5 Andre saker

Investeringar frå utanlandske føretak bidreg til verdiskaping i Noreg og er heilt nødvendig for mange verksemdar og arbeidsplassar. Samtidig

framhevar dei nasjonale tryggingstenestene i sine trussel- og risikovurderingar korleis ulike former for økonomisk aktivitet frå nokre land kan medføre ein betydeleg nasjonal risiko og kome i konflikt med nasjonale tryggingssinteressar. Evna til å avdekkje, varsle og handtere uønskte strategiske investeringar og tryggingstruande verksemd må styrkast. I 2022 utarbeidde derfor Samferdselsdepartementet eigne retningslinjer for transportverksemdene si handtering av økonomisk aktivitet med denne typen utanlandske aktørar. Dette arbeidet vil framleis ha høg merksemd i 2025, og det er i tråd med Meld. St. 9 (2022–2023) *Nasjonal kontroll og digital motstandskraft for å ivareta nasjonal sikkerhet. Så åpent som mulig, så sikkert som nødvendig.*

Departementet vil i 2025 vidareføre deltakinga i samfunnstryggleiksaktivitetar med andre nasjonale styresmakter, dei nordiske landa, EU og NATO.

I 2023 blei det etablert ei nordisk arbeidsgruppe på departementsnivå for å undersøke behovet for eit forsterka nordisk samarbeid om sivil beredskap på transportområdet. Dette samarbeidet er framleis under utvikling. Vidareutvikling av eit nordisk samarbeid om motstandsdyktigheit og beredskap i transportsektoren vil prioriterast i 2025.

8 Samferdsel og kommunesektoren

8.1 Ansvar, oppgaver og finansiering

Staten har det overordna ansvaret for samferdselssektoren. Dette inneber at Samferdselsdepartementet, saman med Nærings- og fiskeridepartementet som ansvarleg for kystforvaltning og sjøtransport, har ansvar for faglege og politiske mål og verkemiddel innan sektoren. Ansvaret inneber at staten skal følgje med på utviklinga i heile sektoren og, viss det blir gjennomført reformar eller tiltak som har konsekvensar for kommunane eller fylkeskommunane, sikre at desse har tilstrekkeleg grunnlag i lov og/eller forskrift og blir finansierte.

På same tid har forvaltningsnivået som har fått ansvar og avgjerdsrett for ei oppgåve, ansvaret for å finansiere utgiftene til oppgåveløysinga.

Kommunane og fylkeskommunane er sentrale i arbeidet med å nå dei nasjonale transportpolitiske måla og har store oppgaver innanfor samferdselssektoren. Under er det gjort greie for område som høyrer til Samferdselsdepartementets sektoransvar.

Fylkeskommunane har ansvar for fylkesvegane, fylkesvegferjer, ikkje-statlege lufthamner 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 båttruter, drosjeløyve og har ansvaret for skuletransport og tilrettelagt transport for funksjonshemma (TT-transport). Vidare har fylkeskommunane ansvar for å tilrå og samordne trafikktryggleikstiltak i fylket.

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 gir tilskot til lokale ruter med buss, båt, fylkesvegferjer, trikk,

T-bane og bybane, og dei fastset omfanget av rute-tilbodet og takstar m.m.

Kapasitets- og miljøomsyn gjer det nødvendig med ein særskilt transportpolitikk for byområda. I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* er det overordna målet for bypolitikken ført vidare: I byområda skal klimagassutslipp, kø, luftforureining og støy reduserast gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skjer ved bruk av kollektivtransport og ved å sykle og gå. Staten, fylkeskommunane og kommunane i dei fire største byområda og Tromsø har inngått byvekstavtalar, der forvaltningsorgana samarbeider for å nå målet. Det er vidare sett av midlar i 2025 til nye byvekstavtalar for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma. Avtaleforslaga er handsama lokalpolitisk og av regjeringa, og det er venta at byvekstavtalane blir inngått hausten 2024.

Finansieringa av driftsoppgåvene på samferdselsområdet i kommunesektoren kjem frå frie inntekter og øyremerkte tilskot, i tillegg til brukarbetaling (billettinntekter). 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 innbyggartilskot og Nord-Noreg-tilskot. 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 oppgaver som få kommunar har. Oversikt over midlar fordelte etter særskild fordeling går fram av tabell C i Grønt hefte, som er eit berekningsteknisk vedlegg til Prop. 1 S (2024–2025) for Kommunal- og distriktsdepartementet, om fordeling av rammetilskotet til kommunar og fylkeskommunar. Midlar som blir særskild fordelte, er òg frie inntekter som fylkeskommunane sjølve avgjer bruken av.

På samferdselsområdet er desse oppgåvene særskild fordelte (tabell C) i 2025

- opprusting og fornying av fylkesvegnettet
- kompensasjon for å følgje opp krava i tunnelsikkerheitsforskrifta for fylkesvegar
- ras- og skredsikring av fylkesveg

- ferjeavløysingsmidlar
- Nordøyvegen – tilskot til å dekkje kapitalkostnader
- ikkje-statlege lufthammer
- låg- og nullutsleppsferjer
- kompensasjon for krav om nullutslepp for ferjer

Ordninga med midlar som blir fordelte til opprusting og fornying av fylkesvegnettet, blir i 2025 føreslått styrkt reelt med 300 mill. kr. Auken er i tråd med prioriteringane i Nasjonal transportplan 2025–2036 og vil bidra til at fylkeskommunane kan forsterke innsatsen for å redusere etterslepet på fylkesvegane.

Regjeringa legg i meldinga om Nasjonal transportplan 2025–2036 opp til å avvike tilskotet til fylkesvegar over budsjettet til Statens vegvesen (kap. 1320, post 65) og overføre midlane til rammetilskotet, med særskilt fordeling til opprusting og fornying av fylkesvegnettet. Dette er følgt opp i budsjettforslaget for 2025. Sjå omtale under Programkategori 21.30 Vegformål i Del II og av oppmødingsvedtak nr. 830 av 20. juni 2024, i kapittel 2.2 i Del I.

Staten kompenserer fylkeskommunane for meirutgifter i samband med oppfølginga av krav i tunnelsikkerheitsforskrifta for fylkesveg. Med vidareføring av kompensasjonen som er føreslått, vil fylkeskommunane bli ferdig kompenserte for meirutgiftene til tunnelutbetringane i 2033.

Over budsjettet til Samferdselsdepartementet blir det òg løyvd midlar til øyremerkte tilskot til kommunar og fylkeskommunar. Dei største tilskota er til store kollektivprosjekt og byområda som til saman utgjer 6 912 mill. kr i 2025, jf. kap. 1332, postane 63 og 66. Under Programkategori 21.30 Vegformål foreslår regjeringa å løyve i alt 542,2 mill. kr til ordningar retta mot fylkeskommunane og kommunane, inkl. rentekompensasjon for transporttiltak i fylka. I tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 blir det føreslått ei ny tilskotsordning for å utbetre fylkesvegar for militær mobilitet. Sjå programkategoriane 21.30 Vegformål og 21.40 Særskilde transporttiltak i Del II for nærmare omtale.

Fylkeskommunal samferdsel blir òg finansiert av bompengar. Desse midlane går til fylkesvegar, kollektivtiltak og drift av kollektivtransport i byområda. Anslaget for bompengar stilt til disposisjon på fylkesveg, er 7,6 mrd. kr i 2025. I tillegg er det lagt opp til om lag 1,5 mrd. kr til drift av kollektivtransport, i hovudsak frå Oslopakke 3.

Staten legg opp til at fylkeskommunar som ønsker avlasting på sitt garantiansvar for bompeng-

geprosjekt, kan få ein statleg delgaranti på inntil 50 pst. av garantiansvaret. Ordninga vil gjelde for nye riksvegprosjekt, jf. omtale i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen skal forvalte ordninga, og departementet har i 2024 fastsett regelverk for ordninga. Stortinget gav våren 2024 samtykke til bompengefinansiering i to investeringsprosjekt på riksveg der krava til statleg delgaranti er oppfylte, jf. omtale i Programkategori 21.30 Vegformål i Del II. Samferdselsdepartementet foreslår at staten stiller delgaranti for desse to prosjekta, jf. forslag til romartalsvedtak.

Regjeringa vil innføre krav til nullutslepp i offentlege anbod for ferjer og ferjetenester frå 1. januar 2025. Kravet gjeld for anbod som er kunn gjort etter 1. januar 2025. Som kompensasjon blir rammetilskotet til fylkeskommunane i 2025 auka med 50 mill. kr som blir fordelt særskilt (tabell C), jf. Prop. 1 S (2024–2025) for Kommunal- og distriktsdepartementet. Regjeringa foreslår å styrke Hurtigbåtprogrammet i Miljødirektoratet med 200 mill. kr i form av auka tilsegnfullmakt i 2025 for å finansiere pilotstrekningar etter søknad og konkurranse.

8.2 Nærmare om fylkesveg, -ferjer og kollektivtransport

Samferdsel og vidaregåande skule er dei klart største oppgåvene som fylkeskommunane har ansvar for, og utgjer nærmare 80 pst. av dei samla driftsutgiftene. Av fylkeskommunale driftsutgifter i 2023 gjekk 37 pst. til samferdselsformål. Dei samla driftsutgiftene har auka dei siste åra, men delen til samferdsel har vore relativt stabil.

Regjeringa vil bidra til gode økonomiske rammer for å løyse dei viktige oppgåvene kommunesektoren har, og legg opp til ein realvekst i dei frie inntektene til kommunesektoren på 6,8 mrd. kr i 2025, jf. Prop. 1 S (2024–2025) for Kommunal- og distriktsdepartementet. Av denne veksten blir 1,65 mrd. kr fordelt på fylkeskommunane. Prioriteringa av fylkeskommunane er noko høgare enn regjeringa tidlegare varsla, m.a. på grunn av investeringstunge oppgåver.

Omtalen under viser resultatata for fylkeskommunal samferdsel i 2023. Tala for fylkeskommunane er frå KOSTRA, som er eit nasjonalt informasjonssystem som gir styringsinformasjon om kommunal og fylkeskommunal verksemd. KOSTRA-tala gir eit bilete av prioriteringane og utviklinga av veginfrastruktur og kollektivtransport i fylkeskommunane.

Fylkesvegane

Tal frå KOSTRA for 2023 viser at det fylkeskommunale vegnettet er på 44 776 km. Tabell 8.1 viser korleis vegnettet er fordelt på dei einskilde fylkeskommunane. Innlandet og Trøndelag har det mest omfattande vegnettet.

Det er 616 tunnelar på fylkesvegnettet, der 271 er over 500 meter. Tunnelane har ei samla lengd på 549 km og utgjer 1,2 pst. av heile fylkesvegnettet. Det er 12 316 bruer på dette vegnettet.

Dei fleste fylkeskommunane hadde alt før forvaltningsreforma i 2010 fast dekke på heile eller store delar av vegnettet. I 2023 hadde 92,3 pst. av fylkesvegane fast dekke, men framleis manglar 3 467 km dette. Innlandet og Trøndelag har høgast tal kilometer utan fast dekke, rundt 1 000 km i kvart av fylka. I Vestland, Møre og Romsdal og Rogaland har heile fylkesvegnettet fast dekke.

Fylkesvegane er prega av eit betydeleg vedlikehaldsetterslep. Som det går fram av meldinga om Nasjonal transportplan 2025–2036, gjennomførte Statens vegvesen og fylkeskommunane i 2023 ei skjematisk oppdatering av kartlegginga av tilstanden på fylkesvegane frå 2012. Etterslepet er no rekna til 95–105 mrd. kr (2024-kr).

Som dei andre forvaltningsnivåa har fylkeskommunane dei seinare åra hatt ein sterk prisvekst og aukande kostnader knytt til innsatsfaktorar i samferdselssektoren. Dette gjeld m.a. driftskontraktane, der fylkeskommunane, som Statens vegvesen, har opplevd ein stor prisauke.

Dei fylkeskommunale investeringsutgiftene til fylkesvegar utgjorde 12,6 mrd. kr i 2023, om lag det same som i 2022 (12,5 mrd. kr). I fleire fylkeskommunar gjekk utgifter til investeringar i 2023 ned samanlikna med 2022. Fylkeskommunale driftsutgifter til fylkesvegane utgjorde 11,9 mrd. kr i 2023, som er ein auke på 13 pst. samanlikna med 2022. Utgifter til drift av fylkesvegar auka i alle fylkeskommunane i 2023. Auken varierte mellom 4,5 pst. og 21,6 pst. samanlikna med 2022. Fylkesfordelinga av utgifter i 2023 går fram av tabell 8.1.

I tillegg til løyvingar over det ordinære rammetilskotet blei det i 2023 løyvd i overkant av 3 mrd. kr til fylkesveg over tabell C (opprusting og fornying av fylkesvegnettet og ras- og skredsikring av fylkesveg) og tilskot til fylkesvegar over Statens vegvesens budsjett.

Tabell 8.1 Fylkesveg og fylkeskommunale utgifter (mill. kr) i 2023

	Fylkesveg (km)	Kollektivtransport driftsutgifter ¹	Fylkesveg driftsutgifter ²	Fylkesveg investerings- utgifter ³
Oslo ⁴	-	4 100,9	-	-
Rogaland	2 555	1 278,1	877,6	2 296,8
Møre og Romsdal	2 997	1 664,2	986,1	1 273,4
Nordland	4 054	1 919,9	924,9	948,8
Viken	5 497	2 745,1	1 913,6	1 175,8
Innlandet	6 791	907,4	1 272,5	632,0
Vestfold og Telemark	3 097	767,0	894,3	533,4
Agder	3 693	695,7	980,7	495,5
Vestland	5 504	3 774,8	1 716,8	2 578,0
Trøndelag	6 115	1 485,1	1 249,0	1 546,9
Troms og Finnmark	4 473	1 572,5	1 036,1	1 094,0
Sum	44 776	20 910,6	11 852,1	12 574,6

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. avskrivningar 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. Det er derfor ingen fylkesvegar i Oslo.

Kjelde: KOSTRA

Fylkesvegferjer

Det var i alt 111 fylkesvegferjesamband i Noreg i 2023. Vestland fylkeskommune har flest slike samband, men målt i utført trafikkarbeid (frakta køyretøy) er Møre og Romsdal det største ferjefylket i landet. Vestland, Trøndelag, Nordland, og Troms og Finnmark er òg store ferjefylke målt i utført trafikkarbeid.

I 2023 var dei fylkeskommunale netto driftsutgiftene til fylkesvegferjedrift om lag 4,2 mrd. kr, som er ein auke med 0,7 mrd. kr frå 2022. Utgiftene har auka over tid. I 2019 var utgiftene 2,5 mrd. kr. Det blei i 2023 løyvd 174,3 mill. kr til gratis ferjer til samfunn utan vegsamband til fastlandet og trafikksvake samband over tabell C, som frå og med 2024 blir fordelt etter dei ordinære kriteria i rammetilskotet.

Regjeringa foreslår å setje av midlar som legg til rette for at ordningane med gratis ferjer og reduserte ferjetakstar på riks- og fylkesvegferjesambanda kan vidareførast i 2025. Sjå 21.30 Vegformål under kap. 1320, post 72 Tilskot til riksvegferjedrifta og Prop. 1 S (2024–2025) for Kommunal- og distriktsdepartementet for nærmare omtale av tiltaka.

Kollektivtransport

Den fylkeskommunale kollektivtransporten utgjer den største delen av det offentlege kollektivtilbodet. Tal frå Statistisk sentralbyrå viser at det i 2023 var om lag 713 millionar kollektivreiser, ein auke

på 14 pst. frå 2022. Koronapandemien og smitteverntiltaka retta mot kollektivtransporten førte til ein sterk nedgang i talet på reisande i 2020 og 2021. Tala for 2023 viser at den fylkeskommunale kollektivtransporten er tilbake på nivået i 2019. Jernbanen hadde den største prosentvise veksten frå 2022 til 2023, men nådde på landsbasis ikkje heilt opp til nivået i 2019.

Den fylkeskommunale kollektivtransporten med buss, båt, T-bane, trikk og bybane hadde 634 millionar reiser i 2023, ein auke på 13,5 pst. frå 2022. Reisene i 2023 fordelte seg med 69 pst. med buss, 29 pst. med T-bane, trikk og bybane og 2 pst. med båt.

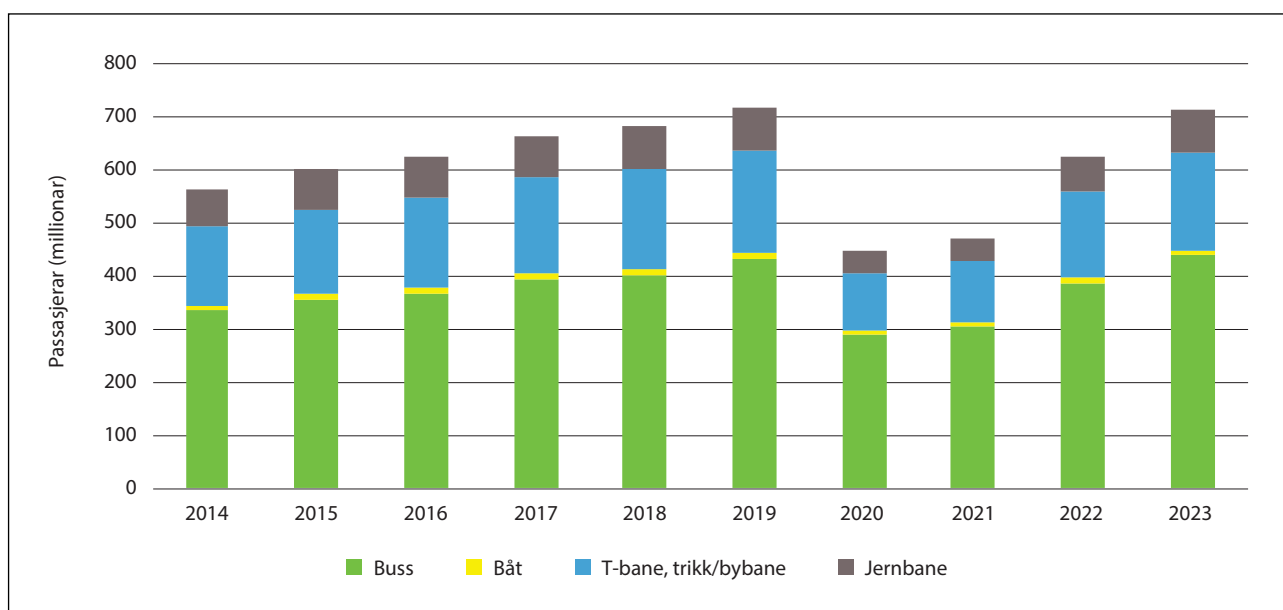
På jernbane var det om lag 78,2 millionar reiser i 2023, ein auke på 17,3 pst. frå 2022.

I den fylkeskommunale kollektivtransporten var auken i talet på passasjerar om lag den same for buss og skinnegående transport (trikk, T-bane og bybane) frå 2022 til 2023, høvesvis 13,6 pst. og 13,8 pst., medan båt auka med 4 pst.

Figur 8.1 viser tal på reiser med buss, T-bane, trikk og bybane, jernbane og båt i perioden 2014–2023 i heile landet.

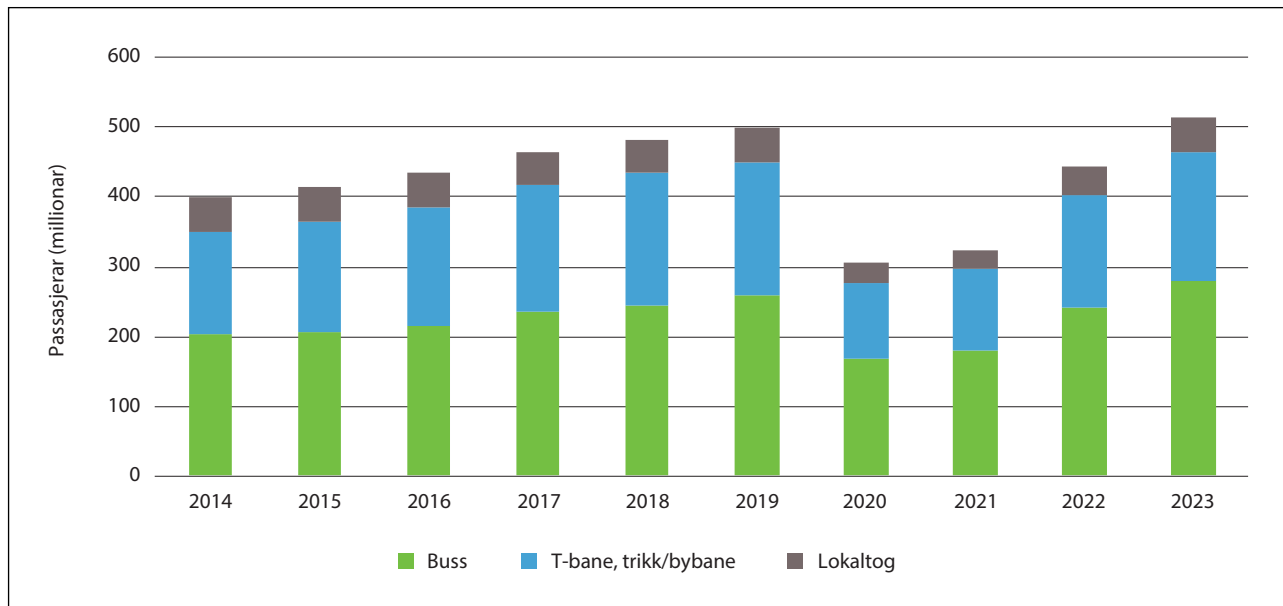
I dei fire største byområda var auken i kollektivreiser (utanom jernbane) i 2023 større enn på landsbasis. Frå 2022 til 2023 auka talet på kollektivreiser i dei fire største byområda med 15,3 pst. I alt var det om lag 465 millionar kollektivreiser i desse byområda i 2023.

I 2023 var det i alt 50 millionar reiser med lokaltog i dei fire største byområda, ein auke på 19,2 pst. frå 2022. Auken var størst i Trondheim



Figur 8.1 Kollektivtransport i heile landet

Kjelde: Statistisk sentralbyrå



Figur 8.2 Kollektivtransport i dei fire største byområda

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

med 33 pst. og i Oslo med 19,6 pst. Den var lågast i Bergen, der auken for lokaltog var 6,1 pst. frå 2022 til 2023. Reiser med lokaltog i dei fire største byområda var i 2023 tilbake på tilnærma same nivå som i 2019.

Figur 8.2 viser talet på reiser med lokaltog, buss og trikk, T-bane og bybane i dei fire største byane i perioden 2014–2023.

Fylkeskommunale netto driftsutgifter til kollektivtransport utgjorde 20,9 mrd. kr i 2023, jf. tabell 8.1, som er ein auke på over 2 mrd. kr frå 2022. Dei samla billettinntektene i den fylkeskommunale kollektivtransporten var 9,2 mrd. kr i 2023, om lag 1,5 mrd. kr høgare enn i 2022. I til-

legg til det ordinære rammetilskotet blei det over Samferdselsdepartementets budsjett i 2023 løyvd 5,2 mrd. kr i særskilte tilskot til kollektivtransportprosjekt og tilskot til byområde.

Som for fylkesvegane har det vore ein høg kostnadsvekst for kollektivtransporten dei seinare åra. I kollektivtransporten er veksten særleg knytt til auka kapitalkostnader og høge straum- og dieselpriisar. Omlegging til utsleppsfri drift har òg auka kostnadene. På grunn av kostnadsveksten har fleire fylkeskommunar gjennomført tiltak for å auke inntektene eller redusere kostnadene, som kutt eller justeringar i rutetilbod og takstaukar.

9 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 mogleg for alle å kunne delta i samfunnet.

Fremme likestilling og hindre diskriminering

Det følgjer av likestillings- og diskrimineringslova § 24 at offentlege styresmakter i alt sitt virke skal arbeide aktivt, målretta og planmessig for å fremme likestilling og hindre diskriminering. Samferdselssektoren bidreg gjennom å utvikle eit universelt utforma transportsystem, som er eit viktig verkemiddel for at flest mogleg skal kunne delta i samfunnet uavhengig av funksjonsevne.

Regjeringa la våren 2024 fram Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonalt transportplan 2025–2036*. I meldinga er det innarbeidd synstolkning av alle figurar.

I det førebuaende arbeidet med meldinga medverka interesseorganisasjonar og næringsliv, m.a. gav fleire aktørar som fremmar mangfald, inkludering og eit universelt utforma transportsystem innspel. Eitt av dei transportpolitiske måla i Nasjonal transportplan 2025–2036 er enklare reisekvardag og auka konkurransevne for næringslivet. Dette inneber m.a. å bidra til samanhengande, universelt utforma reisekjeder, slik at flest mogleg skal kunne oppleve god mobilitet og tilgang til transportsystemet. Krava om universell utforming skal leggjast til grunn når transportinfrastruktur, som busshaldeplassar, jernbanestasjonar, kollektivknutepunkt og flyplassar, blir bygd nytt eller vesentleg oppgradert. Universell utforming er nærmare omtalt i kapittel 5.6 i meldinga om Nasjonal transportplan 2025–2036 og under programkategoriane 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål og 21.50 Jernbaneformål i Del II.

Samferdselsdepartementets kontaktforum for universell utforming av transportsystemet er eit forum for uformell dialog mellom departementets politiske leiing og dei funksjonshemma sine organisasjonar. NHO Transport, Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet (Bufdir), Standard Norge og

representantar for underliggende etatar og verksemdar er òg med. Møta blir halde to gonger i året. Forumet er viktig for å kartleggje status for universell utforming av transportsystemet og dele informasjon.

Likestilling mellom kvinner og menn

Under er det presentert statistikk som kan seie noko om likestillinga mellom kvinner og menn i Samferdselsdepartementet og underliggende etatar i 2023 og 2022. Fleire av etatane har òg omtalt arbeidet for å fremme likestilling og mangfald i årsrapportane for dei to åra.

Samferdselsdepartementet hadde ved utgangen av 2023 seks underliggende etatar. Dei varierer betydeleg i storleik, frå Vegtilsynet med 14 tilsette til Statens vegvesen med 4 904 tilsette ved utgangen av 2023.

Samferdselssektoren er tradisjonelt mannsdominert, der mange av dei tilsette har teknisk bakgrunn. I 2023 var kvinnedelen over 50 pst. i Samferdselsdepartementet. For etatane låg kvinnedelen på mellom 37 og 50 pst. I departementet og etatane utgjorde kvinner si månadlege bruttolønn i snitt mellom 88 pst. og 101 pst. av mennene si lønn.

Tabellane under gir ei oversikt over status for likestillinga mellom kvinner og menn i Samferdselsdepartementet og etatane ved utgangen av 2023 og 2022.

Tabell 9.1 viser delen kvinner i Samferdselsdepartementet og etatane som arbeidde deltid av alle deltidstilsette i verksemda, og tilsvarande for dei mellombels tilsette. Vidare viser tabellen kvinner sin del av verksemda si samla overtid og av tilsette som var i foreldrepermisjon. Tabell 9.2 viser legemeldt sjukefråvær i prosent 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 9.1 Deltidstilsette, mellombels tilsette, overtid og foreldrepermisjon. Prosentdel kvinner

		SD	SVV	Jdir	LT	SJT	SHK	VT
Deltidstilsette	2023	100	65	50	75	0	60	-
	2022	100	66	50	75	0	60	100
Mellombels tilsette	2023	33	37	56	38	67	100	-
	2022	100	33	0	43	75	100	-
Overtid	2023	44	22	52	13	25	45	35
	2022	42	21	46	19	33	40	55
Foreldrepermisjon	2023	77	57	56	17	-	0	0
	2022	24	55	72	60	82	0	0

I prosent av talet på tilsette i verksemdene var delen som arbeidde deltid eller var mellombels tilsett, generelt lågt. Vegtilsynet hadde verken deltidstilsette eller mellombels tilsette i 2023. Med unntak av Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn arbeidde fleire kvinner enn menn deltid. I Statens havarikommisjon var alle mellombels tilsette kvinner, medan færre kvinner enn menn var

mellombels tilsett i Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen og Luftfartstilsynet. Med unntak av Jernbanedirektoratet arbeidde menn meir overtid enn kvinner i alle verksemdene. I Statens havarikommisjon og Vegtilsynet var det i 2023 berre menn som tok ut foreldrepermisjon, medan i Luftfartstilsynet tok menn ut den største delen av foreldrepermisjonen.

Tabell 9.2 Legemeldt sjukefråvær i prosent

		SD	SVV	Jdir	LT	SJT	SHK	VT
Kvinner	2023	3,4	6,1	5,0	6,7	8,7	3,4	0,9
	2022	3,5	5,7	2,9	7,9	8,3	2,4	1,6
Menn	2023	2,1	3,0	2,5	3,6	7,1	3,3	1,5
	2022	1,6	3,3	1,9	2,7	2,0	2,7	0,7

Det legemeldte sjukefråværet i verksemdene var gjennomgåande lågt. I 2023 var sjukefråværet generelt noko høgare for kvinner enn for menn i alle verksemdene med unntak av Vegtilsynet. I verksemdene med få tilsette vil eit fråvær over lengre tid påverke fråværsprosenten.

Under er det ein nærmare omtale av dei einskilde verksemdene. Det er ikkje opplyst om lønn der talet på tilsette er fem eller lågare.

Samferdselsdepartementet

Ved utgangen av 2023 hadde Samferdselsdepartementet 145 tilsette. Kvinnedelen var 53 pst.

Tabell 9.3 Samferdselsdepartementet – prosentdel kvinner fordelt på stillingskategoriar og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månadslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si lønn i pst. av lønna til menn	Tilsette i alt
I alt i verksemda	2023	53	145	101	67 429
	2022	54	144	96	64 537
Toppleiing (departementsråd, ekspedisjonssjefar)	2023	67	6	97	125 876
	2022	50	6	99	120 003
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2023	50	12	101	90 799
	2022	46	13	106	86 083
Fagdirektørar mv.	2023	58	12	102	75 715
	2022	70	10	99	72 830
Underdirektørar, utgreiingsleiarar, seniorrådgivarar mv.	2023	52	95	100	67 449
	2022	49	82	102	62 077
Rådgivarar, førstekonsulentar	2023	55	28	104	50 817
	2022	63	30	102	48 674
Seniorkonsulentar	2023	100	3	-	-
	2022	100	3	-	-

I 2023 var fleirtalet av dei tilsette i departementet kvinner. Det same gjeld i stillingskategoriane der begge kjønn var representerte, med unntak av i kategorien mellomleiing, der det var like mange kvinner og menn.

I alt i departementet tente kvinner noko meir enn menn. Kvinner tente i snitt meir enn menn i stillingskategoriane mellomleiing, fagdirektørar mv. og rådgivarar mv., medan kvinner og menn tente i snitt det same i stillingskategorien underdirektørar mv. Forskjellane er små.

For å undersøke om det finst risiko for diskriminering og hindre for likestilling i verksemda føl-

gjer Samferdselsdepartementet årleg opp sin overordna risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse). Risikoreduserande tiltak blir gått gjennom, og analysen blir revidert.

Statens vegvesen

Ved utgangen av 2023 hadde Statens vegvesen 4 904 tilsette. Kvinnedelen var 38 pst. I tabell 9.4 inngår ikkje vegdirektøren og lærlingar. Ved utgangen av 2023 var det sju lærlingar i Statens vegvesen.

Tabell 9.4 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	2023	38	4 904	97	58 808
	2022	38	4 916	96	55 407
Etatsleiing (direktørar)	2023	40	10	95	135 093
	2022	40	10	96	135 041
Leiarar (avdelings- og seksjons- og kontorleiarar)	2023	47	290	99	77 388
	2022	45	284	99	74 514
Tekniske sakshandsamarar, inkl. prosjektleiarar i store utbyggingsprosjekt	2023	24	2 777	101	58 613
	2022	24	2 210	102	57 826
Merkantile sakshandsamarar	2023	60	1 682	94	54 893
	2022	62	1 640	93	51 393
Inspektørar	2023	28	256	99	49 244
	2022	28	251	99	45 936
Arbeidarstillingar	2023	18	22	100	48 716
	2022	22	23	103	46 456
Reinhald mv.	2023	100	4	-	-
	2022	100	4	-	-

Med unntak av i stillingskategoriane merkantile sakshandsamarar og reinhald mv. var fleirtalet av dei tilsette menn i 2023.

I alt i etaten tente kvinner noko mindre enn menn. Kvinner tente i snitt mindre enn menn i alle stillingskategoriar med unntak av stillingskategoriene tekniske sakshandsamarar og arbeidarstillingar.

Jernbanedirektoratet

Ved utgangen av 2023 hadde Jernbanedirektoratet 190 tilsette. Kvinnedelen var 42 pst.

Norsk jernbanemuseum er ein etat under Jernbanedirektoratet. Museet hadde 24 tilsette ved utgangen av 2023, og kvinnedelen var 46 pst.

Tabell 9.5 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	2023	42	190	100	71 497
	2022	39	170	96	69 611
Toppleiing	2023	60	6	99	121 662
	2022	33	6	101	117 209
Mellomleiarar	2023	50	16	99	93 589
	2022	53	17	99	89 694
Rådgivarar, seniorrådgivarar, ingeniørar og andre sakshandsamarar	2023	39	118	98	70 782
	2022	38	103	96	68 317
Administrative stillingar	2023	61	31	97	56 789
	2022	67	25	93	54 726
Faglærarar/fagsjef Fagskolen	2023	11	19	-	65 493
	2022	0	19	-	63 212

Fleirtalet av dei tilsette var kvinner i stillingskategoriane toppleiing og administrative stillingar, medan det var like mange kvinner og menn i kategorien mellomleiarar.

I alt i etaten tente kvinner og menn i snitt like mykje i 2023, medan kvinner tente noko mindre enn menn i dei einskilde stillingskategoriane.

Luftfartstilsynet

Ved utgangen av 2023 hadde Luftfartstilsynet 219 tilsette. Kvinnedelen var 37 pst.

Tabell 9.6 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	2023	37	219	88	69 153
	2022	38	212	86	65 191
Toppleiing	2023	57	7	94	110 011
	2022	57	7	96	104 806
Mellomleiing	2023	46	11	98	90 440
	2022	46	11	97	86 452
Spesial- og seniorrådgivarar, sjefs- og senioringeniørar	2023	29	162	90	71 754
	2022	29	155	89	67 603
Rådgivarar mv.	2023	65	26	104	59 277
	2022	67	27	98	45 958
Førstekonsulentar mv.	2023	71	7	110	42 979
	2022	100	7	-	39 873
Konsulentar, lærlingar mv.	2023	50	2	-	-
	2022	60	5	-	27 470

I stillingskategoriane toppleiing, rådgivarar og førstekonsulentar mv. var fleirtalet av dei tilsette kvinner.

I alt i etaten tente kvinner mindre enn menn. Dei tente i snitt meir enn menn i stillingskategoriane rådgivarar mv. og førstekonsulentar mv. I dei dei fleste stillingskategoriane var forskjellane små.

Statens jernbanetilsyn

Ved utgangen av 2023 hadde Statens jernbanetilsyn 60 tilsette. Kvinnedelen var 45 pst.

Tabell 9.7 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	2023	45	63	89	73 523
	2022	50	66	84	67 633
Toppleiing	2023	0	1	-	-
	2022	0	1	-	-
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2023	40	5	99	96 679
	2022	40	5	98	91 015
Senioringeniørar ¹	2023	21	19	97	77 016
	2022	29	21	94	72 123
Seniorrådgivarar ¹	2023	44	22	96	71 804
	2022	63	27	96	64 694
Seniorsekretærar	2023	100	2	-	-
	2022	100	2	-	-
Lærling	2023	100	1	-	-
	2022	100	1	-	-

¹ Stillingskategoriane er endra for betre å spegle samansettinga av tilsette. Tala for 2022 kan derfor ikkje samanliknast med tala i Prop. 1 S (2023–2024).

I alt i etaten tente kvinner i gjennomsnitt mindre enn menn i 2023. Det same gjeld for dei stillingskategoriene der det blir opplyst om lønn. Fleirtalet av dei tilsette var menn i dei tre stillingskategoriane der begge kjønna var representerte.

Statens havarikommisjon

Ved utgangen av 2023 hadde Statens havarikommisjon 54 tilsette og ein lærling. Kvinnedelen var 41 pst.

Tabell 9.8 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	2023	41	54	91	73 547
	2022	37	54	90	68 743
Toppleiing	2023	0	1	-	-
	2022	0	1	-	-
Mellomleiing (avdelingsdirektørar)	2023	40	5	-	98 397
	2022	40	5	-	92 897
Fagstab	2023	60	4	-	-
	2022	50	4	-	-
Havariinspektørar	2023	29	34	99	72 727
	2022	26	35	100	68 158
Administrative stillingar	2023	78	9	87	55 502
	2022	78	9	85	50 891

I dei stillingskategoriane der begge kjønn var representerte, var fleirtalet kvinner i kategoriane fagstab og administrative stillingar. I alt i etaten tente kvinner noko mindre enn menn. Kvinner tente i snitt meir enn menn i kategorien fagstab.

Vegtilsynet

Ved utgangen av 2023 hadde Vegtilsynet 14 tilsette. Kvinnedelen var 50 pst.

Tabell 9.9 Vegtilsynet – 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	2023	50	14	96	63 382
	2022	43	14	95	61 620
Toppleiing	2023	0	1	-	-
	2022	0	1	-	-
Seniorrådgivarar, senioringeniørar	2023	70	10	96	63 220
	2022	55	10	-	60 610
Rådgivarar, overingeniørar	2023	0	2	0	-
	2022	0	2	0	-
Førstekonsulent	2023	0	1	0	-
	2022	0	1	0	-

I alt i etaten tente kvinner noko mindre enn menn. Begge kjønna var berre representert i stillingskategorien seniorrådgivar mv. Der var fleirtalet av

dei tilsette kvinner, og dei tente i snitt noko mindre enn menn.

10 Tilsettingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemdar

Det blir her gjort greie for tilsettingsvilkåra i 2023 for dagleg leiar i dei heileigde statlege verksemdene (selskap/føretak) som ligg under Samferdselsdepartementet. Eigarskapen til Spordrift AS blei 13. mars 2023 tilbakeført til Bane NOR SF frå Samferdselsdepartementet og inngår derfor ikkje i oversikten under.

Avinor AS

Den faste lønna til Abraham Foss var 3 644 591 kr i 2023. I tillegg fekk han 14 278 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden var 350 262 kr. Samla godtgjering utgjorde 4 009 131 kr.

Avinor nyttar ikkje bonusordningar for leiande tilsette. Konsernsjefen er omfatta av pensjonsordninga som gjeld alle tilsette i konsernet. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12G. Ved oppseiing har konsernsjefen 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 2 707 345 kr i 2023. I tillegg fekk ho 5 703 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden var 130 832 kr. Samla godtgjering utgjorde 2 843 880 kr.

Entur nyttar ikkje bonusordningar for leiande tilsette. Administrerande direktør er medlem i den kollektive pensjonsordninga som gjeld alle tilsette i selskapet. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12G. 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 2 319 000 kr i 2023. I tillegg fekk han 136 000 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden var 134 000 kr. Samla godtgjering utgjorde 2 589 000 kr.

Norske tog nyttar ikkje bonusordningar for leiande tilsette. Administrerande direktør er medlem av den innskotsbaserte pensjonsordninga som gjeld alle tilsette i selskapet. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12G. 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 2 664 000 kr i 2023. I tillegg fekk ho 164 000 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden var 152 000 kr. Samla godtgjering utgjorde 2 980 000 kr.

Nye Veier nyttar ikkje bonusordningar for leiande tilsette. Administrerande direktør er medlem av den innskotsbaserte pensjonsordninga som gjeld alle tilsette i selskapet. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12G. Ved oppseiing har administrerande direktør rett til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppseiingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

Vygruppen AS

Den faste lønna til konsernsjef Gro Bakstad var 3 963 000 kr i 2023. I tillegg fekk ho 250 000 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden var 495 000 kr. Samla godtgjering utgjorde 4 708 000 kr.

På grunn av den situasjonen som konsernet står i, har styret vedteke at det mellombels ikkje skal vere bonusordning for leiande tilsette.

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 lønns-tillegg. Ved oppseiing har konsernsjefen rett til 12 månaders etterlønn, medrekna lønn i oppsei-

ingstida. Etterlønn utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt.

Bane NOR SF

I 2023 var tre personar konsernsjef i føretaket.

Gorm Frimannslund var konsernsjef fram til 14. mars 2023. Den utbetalte faste lønna hans var 3 023 146 kr. I tillegg fekk han 5 645 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden var 407 366 kr. Samla godtgjering utgjorde 3 436 157 kr.

Henning Bråtebæk var konstituert konsernsjef frå 14. mars 2023 til 16. oktober 2023, men var tilsett i Bane NOR resten av året, og lønnstalet omfattar all lønn i 2023. Den utbetalte, faste lønna var 2 405 081 kr. I tillegg fekk han 1 456 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden av 159 861 kr. Samla godtgjering utgjorde 2 566 398 kr.

Thor Gjermund Eriksen blei tilsett som konsernsjef 1. oktober 2023. Den utbetalte, faste lønna var 862 500 kr. I tillegg fekk han 909 kr i andre godtgjeringsar. Pensjonskostnaden var 49 617 kr. Samla godtgjering utgjorde 913 026 kr.

Bane NOR nyttar ikkje bonusordningar for leiarar tilsette. Konsernsjefen er medlem av konsernets generelle pensjons- og forsikringsordningar. Det er ikkje pensjonsordningar for lønn over 12G. 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.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

I Prop. 1 S (2024–2025) om statsbudsjettet for år 2025 føres opp de forslag til vedtak som er nevnt i et framlagt forslag.

Forslag

Under Samferdselsdepartementet føres det i Prop. 1 S (2024–2025) statsbudsjettet for budsjettåret 2025 opp følgende forslag til vedtak:

Kapitlene 1300–1370 og 4300–4354

I

Utgifter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner
	Administrasjon m.m.		
1300	Samferdselsdepartementet		
	01	Driftsutgifter	189 200 000
	21	Spesielle driftsutgifter	12 400 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	37 000 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	77 300 000
	73	Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan	7 600 000
			323 500 000
1301	Forskning og utvikling mv.		
	70	Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser, <i>kan overføres</i>	27 400 000
	71	Norges forskningsråd, <i>kan overføres</i>	77 300 000
	72	Norges forskningsråd – NTP-formål, <i>kan overføres</i>	41 000 000
	73	Tilskudd til Innovasjon Norge	35 000 000
		Sum Administrasjon m.m.	504 200 000
	Luftfartsformål		
1310	Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	2 427 100 000
			2 427 100 000
1313	Luftfartstilsynet		
	01	Driftsutgifter	317 800 000
	21	Spesielle driftsutgifter	9 200 000
			327 000 000
1314	Statens havarikommisjon		
	01	Driftsutgifter	101 300 000
			101 300 000

Kap.	Post	Kroner	Kroner
1315	Tilskudd til Avinor AS		
	71 Tilskudd til pålagte oppgaver, <i>kan overføres</i>	2 516 000 000	
	72 Tilskudd til null- og lavutslippsluftfart	40 800 000	2 556 800 000
	Sum Luftfartsformål		5 412 200 000
	Veiformål		
1320	Statens vegvesen		
	01 Driftsutgifter	4 915 000 000	
	22 Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	10 791 100 000	
	28 Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 496 900 000	
	29 OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 30</i>	6 510 400 000	
	30 Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i>	10 807 700 000	
	61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	450 700 000	
	64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	1 500 000	
	66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>	40 000 000	
	67 Militær mobilitet på fylkesveier, <i>kan overføres</i>	50 000 000	
	72 Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i>	3 284 100 000	
	73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	768 100 000	40 115 500 000
1321	Nye Veier AS		
	70 Tilskudd til Nye Veier AS	6 755 000 000	6 755 000 000
1323	Vegtilsynet		
	01 Driftsutgifter	21 000 000	21 000 000
	Sum Veiformål		46 891 500 000
	Særskilte transporttiltak		
1330	Særskilte transporttiltak		
	60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	350 600 000	
	70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	1 228 400 000	

Kap.	Post	Kroner	Kroner	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	172 600 000	
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	22 100 000	
	78	Tettere samarbeid om data	37 500 000	1 811 200 000
1332		Transport i byområder mv.		
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 365 000 000	
	66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1320, post 30</i>	4 547 000 000	6 912 000 000
		Sum Særskilte transporttiltak		8 723 200 000
		Jernbaneformål		
1352		Jernbanedirektoratet		
	01	Driftsutgifter	397 200 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i>	146 000 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i>	5 982 100 000	
	71	Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i>	6 596 700 000	
	72	Kjøp av infrastruktur tjenester – fornying og mindre investeringer	7 445 000 000	
	73	Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i>	11 667 200 000	
	74	Tilskudd til togmateriell mv., <i>kan overføres</i>	154 600 000	
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	104 800 000	
	76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	40 900 000	32 534 500 000
1354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Driftsutgifter	112 800 000	112 800 000
		Sum Jernbaneformål		32 647 300 000
		Posttjenester		
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av posttjenester, <i>kan overføres</i>	1 890 500 000	1 890 500 000
		Sum Posttjenester		1 890 500 000
		Sum departementets utgifter		96 068 900 000

Inntekter:

Kap.	Post	Kroner	Kroner
Samferdselsdepartementet			
4300	Samferdselsdepartementet		
	01 Refusjon fra Utenriksdepartementet	850 000	850 000
4313	Luffartstilsynet		
	01 Gebyrinntekter	154 700 000	154 700 000
4320	Statens vegvesen		
	01 Salgsinntekter m.m.	166 700 000	
	02 Diverse gebyrer	475 900 000	
	03 Refusjoner fra forsikringsselskaper	136 300 000	
	04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften	735 000 000	1 513 900 000
4330	Særskilte transporttiltak		
	01 Gebyrer	22 100 000	22 100 000
4352	Jernbanedirektoratet		
	01 Diverse inntekter	6 100 000	6 100 000
4354	Statens jernbanetilsyn		
	01 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	15 600 000	15 600 000
	Sum Samferdselsdepartementet		1 713 250 000
	Sum departementets inntekter		1 713 250 000

Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 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 2025 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
1301		Forskning og utvikling mv.	
	70	Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser	15 mill. kroner
	71	Norges forskningsråd	210 mill. kroner
	72	Norges forskningsråd – NTP-formål	358 mill. kroner
1320		Statens vegvesen	
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	20 mill. kroner
	67	Militær mobilitet på fylkesveier	50 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	725 mill. kroner

IV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelse for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan:

1. 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			
				2026	2027	2028	2029
1352		Jernbanedirektoratet					
	72	Kjøp av infrastruktur- tjenester – fornying og mindre investeringer	24 570 mill. kroner	6 700 mill. kroner	6 330 mill. kroner	5 960 mill. kroner	5 580 mill. kroner
	73	Kjøp av infrastruktur- tjenester – investeringer	38 500 mill. kroner	10 500 mill. kroner	9 920 mill. kroner	9 330 mill. kroner	8 750 mill. kroner

2. 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	Ramme for
			gamle og nye forpliktelser	forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	30	Riksveiinvesteringer: Prosjekter uten kostnadsramme	9 840 mill. kroner	4 430 mill. kroner

3. 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	500 mill. kroner

V

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 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	21 580 mill. kroner	7 550 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			
				2026	2027	2028	2029
1352		Jernbanedirektoratet					
	71	Kjøp av infrastruktur- tjenester – drift og vedlikehold	21 780 mill. kroner	5 940 mill. kroner	5 610 mill. kroner	5 280 mill. kroner	4 950 mill. kroner

VI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for kjøp av transporttjenester

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 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	34 750 mill. kroner	3 600 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	70	Kjøp av persontransport med tog	34 790 mill. kroner	6 520 mill. kroner

VII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 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	27 000 mill. kroner	6 750 mill. kroner

Andre fullmakter

VIII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 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 2025 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 8 300 mill. kroner
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 14 300 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

X

Statlig delgaranti i bompengeprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å gi tilsagn om statlig selvskyldnergaranti:

- a. for inntil 684 mill. kroner til finansiering av utbyggingen av E134 Røldal–Seljestad i Vestland fylke
- b. for inntil 3 964 mill. kroner til finansiering av utbyggingen av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus fylke

Det er et vilkår for garantistillelse at Vestland fylkeskommune og Akershus fylkeskommune stiller samme type garanti for den resterende delen av det maksimale garantibeløpet på henholdsvis

1 367 mill. kroner og 7 928 mill. kroner. Det kreves ikke garantiprovisjon for den statlige delgarantien.

XI

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan gi Statens vegvesen fullmakt knyttet til forpliktelser ved forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen.

XII

Fullmakt til å nettopostere i statsregnskapet og postere mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å:

1. nettopføre innbetalte midler fra bompengeselskaper og tilskudd fra eksterne til riksveiprojekter på kap. 1320 Statens vegvesen, post 01 Driftsutgifter, post 29 OPS-prosjekter og post 30 Riksveiinvesteringer. For kap. 1320, post 01 Driftsutgifter, gjelder fullmakten utgifter i forbindelse med utvikling av innkrevings-systemer for bompenger.
2. føre i mellomværendet med statskassen overskytende bompenger frem til de blir brukt og blir nettopført på kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer.

XIII

Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2025 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 1 250 mill. kroner til investeringer og drift innenfor Oslopakke 3.

Andre vedtak

XIV

Oppheving av anmodningsvedtak

Vedtak nr. 830, 20. juni 2024, 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 bompengeprojekt som er behandla av Stortinget. Endringa skal vere i samsvar med prinsippa for tilskotsordninga på kap. 1330, post 75 (no kap. 1320, post 73) og 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 anleggsdrift 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 kjøpet 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: Aksell AS – 10/2024



Trykksak
2041 0379