



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Meld. St. 20

(2020–2021)

Melding til Stortinget

## Nasjonal transportplan 2022–2033









DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Meld. St. 20

(2020–2021)

Melding til Stortinget

---

## Nasjonal transportplan 2022–2033



# Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning og sammendrag: En ambisiøs transportplan vi kan tro på .....</b>	<b>3</b>	<b>Målene for transportsektoren bygger opp under en bærekraftig utvikling .....</b>	<b>33</b>
1.1	Innledning .....	9	3.1	Bærekraftsmålene .....
1.2	Arbeidet med transportplanen .....	9	3.2	EUs mobilitetsstrategi .....
1.3	Sammendrag .....	10	3.3	Målene for transportsektoren .....
1.3.1	Satsing innenfor fem mål for et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050 .....	10	<b>4</b>	<b>Mer for pengene i transportsektoren.....</b>
1.3.2	Vi skal få mer igjen for fellesskapets ressurser .....	11	4.1	Optimalisering og portefølje- styring: Investeringene forbedres og de beste gjennomføres først ....
1.3.3	Vi tar i bruk ny teknologi og forskning som bidrar til enkler og tryggere transport med lavere utslipp .....	12	4.2	Reformer og gode ramme- betingelser gir en moderne transportsektor .....
1.3.4	Vi utvikler en transportsektor som hjelper oss å nå Norges klima- og miljømål .....	13	4.2.1	Status for reformarbeidet i transportsektoren .....
1.3.5	Vi styrker den store innsatsen for transportsikkerhet og nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken .....	14	4.2.2	Videre arbeid med samordning i transportsektoren .....
1.3.6	Vi skal gjøre reisehverdagen enkler for folk flest og øke konkurransesevnen for norsk næringsliv .....	15	4.2.3	Videre arbeid med endringer i jernbanesektoren og innføring av Nye Veier-elementer .....
1.4	Slik fordeler vi ressursene – hovedtall .....	17	4.3	Gode analyser gir grunnlag for gode valg .....
1.5	Noen viktige prosjekter og tiltak .....	18	4.4	Samarbeid med leverandør- bransjen og gode kontrakt- strategier .....
1.5.1	Ambisjoner for utvikling av transportkorridorene i planperioden .....	19	4.5	Effektiv drift, vedlikehold og fornyelse .....
<b>2</b>	<b>Globale og nasjonale utviklingstrekk .....</b>	<b>23</b>	<b>5</b>	<b>Effektiv bruk av ny teknologi ...</b>
2.1	Framskrivningene viser fortsatt transportvekst .....	23	5.1	Store teknologiske endringer i transportsektoren .....
2.2	Mulige trendbrudd som framskrivningene ikke tar høyde for .....	26	5.2	En mer digitalisert og datadrevet transportsektor .....
2.2.1	Pandemien kan skape varige endringer i reisevaner .....	26	5.3	Regulatorisk tilrettelegging og internasjonalt samarbeid .....
2.2.2	Ny teknologi gir stadig større muligheter .....	28	5.4	Transportvirksomhetenes økte innsats innen teknologi i planperioden .....
2.2.3	Klimapolitikk og miljøhensyn blir stadig viktigere .....	29	5.5	Forskning, pilotering og innovasjon .....
2.2.4	Samfunnssikkerheten utfordres ...	30	<b>6</b>	<b>Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål .....</b>
2.2.5	Økt uro i globale markeder vil kunne påvirke transport- strømmene .....	30	6.1	Transportsektoren er en sentral del av Norges klimapolitikk .....
2.3	Håndtering av usikkerhetene .....	31	6.1.1	Utslippseffekten av investeringene i Nasjonal transportplan .....
			6.1.2	Satsing på fossilfrie anleggsplasser .....



6.1.3	Transportsektoren vil redusere utslipp fra nedbygging av areal .....	74	8.2.2	En fortsatt sterk satsing på byvekstavtaler .....	111
6.1.4	Transportsektoren vil fremme utvikling og bruk av null- og lavutslippsteknologi .....	74	8.2.3	Videreutvikling av nullvekst-målet og endringer i indikatorsettet for byvekstavtalene .....	112
6.1.5	Status for bruk av null- og lavutslippsteknologi i transport ....	75	8.2.4	En enklere styringsmodell for nye byvekstavtaler .....	113
6.2	Transportsektoren medvirker til å nå nasjonale miljømål .....	78	8.2.5	Mer for pengene og håndtering av teknologirisiko i byvekstavtalene .....	113
6.2.1	Redusere negativ påvirkning på naturmangfoldet .....	78	8.2.6	Framtidige inntekter i bomringene .....	114
6.2.2	Redusere påvirkning på naturverdier ved planlegging .....	79	8.2.7	Økt satsing på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder .....	114
6.2.3	Redusere påvirkning på natur- og vannmiljø fra bygging .....	80	8.2.8	Mål om økte sykkelandeler .....	115
6.2.4	Redusere påvirkning på natur- og vannmiljø fra drift og vedlikehold .....	80	8.2.9	Mål om tilnærmet nullutslipp fra varedistribusjon .....	115
6.2.5	Redusere plastforurensning fra transportsektoren .....	81	8.3	Næringslivets behov for godstransport .....	117
6.2.6	Redusere nedbygging av dyrket mark .....	81	8.3.1	Ambisjoner på godstransportområdet .....	118
6.2.7	Begrense inngrep i kulturmiljø .....	82	8.3.2	Godstransport på sjø – nærskipfartsstrategi og nasjonal havneplan .....	118
6.2.8	Redusere lokal luftforurensning fra transportsektoren .....	82	8.3.3	Tiltak for mer effektiv godstransport på vei .....	123
6.2.9	Redusere støy og støyplage .....	84	8.3.4	Tiltak for framtidens godstransport på bane .....	124
<b>7</b>	<b>Nullvisjon for drepte og hardt skadde</b> .....	87	8.3.5	Tiltak for framtidens godstransport på fly .....	125
7.1	Økt sikkerhet for veitransport .....	88	8.4	Nordområdene .....	126
7.1.1	Sikkerheten er i positiv utvikling, men fortsatt et betydelig samfunnsproblem .....	88	8.4.1	Senter for oljevern og marint miljø .....	128
7.1.2	Ambisjon for reduksjon i antall drepte og hardt skadde .....	89	8.4.2	Regionreformen og fiskerihavneanlegg .....	128
7.1.3	Hovedtiltak og innsatsområder for økt trafikksikkerhet på vei .....	91	8.4.3	Internasjonalt samarbeid .....	129
7.1.4	Organisatoriske grep for økt trafikksikkerhet på vei .....	96	8.5	Samfunnssikkerhet – et viktig hensyn i transportpolitikken .....	129
7.2	Økt sikkerhet for jernbanetransport .....	98	8.5.1	Mål og strategi for samfunnsikkerhet i transportsektoren .....	130
7.3	Økt sikkerhet for sjøtransport og fritidsbåter .....	98	8.5.2	Prioriterte områder for samfunnssikkerhetsarbeidet i transportsektoren .....	130
7.3.1	Sikkerhet for næringsfartøy .....	98	8.5.3	Statlig beredskap mot akutt forurensning fra sjøtransport .....	132
7.3.2	Sikkerhet for fritidsfartøy .....	100	8.6	Utviklingen av norsk luftfart .....	133
7.4	Økt sikkerhet for luftfart .....	100	8.6.1	Utvikling og situasjonen i norsk luftfart før koronapandemien i 2020 .....	133
<b>8</b>	<b>Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet</b> .....	103	8.6.2	Statens virkemiddelbruk for en velfungerende luftfartssektor .....	135
8.1	Gode bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele landet .....	104	8.6.3	Koronapandemien, framtidsutsikter og regjeringens tiltak for luftfarten .....	136
8.2	Byvekst og mobilitet .....	109			
8.2.1	Utfordringer med å nå målene for de største byområdene .....	110			

8.6.4	Strategi for norsk luftfart .....	138	10.8.5	Mindre investeringstiltak jernbane .....	175
<b>9</b>	<b>Barnas transportplan</b> .....	141	10.8.6	Nettdekning langs jernbanen .....	176
9.1	Barn og unges mobilitet – i by og land .....	143	10.8.7	Kjøreveisavgifter .....	177
9.2	Barn ønsker å klare reisene selv – og i fremtiden kan det bli lettere .....	147	10.9	Hovedprioriteringer kystforvaltning .....	177
9.3	Bedre trafikksikkerhet for barn og unge .....	148	10.9.1	Drift, vedlikehold og større utstyrsanskaffelser .....	177
9.4	De unges medvirkning i planprosesser .....	153	10.9.2	Farvannstiltak .....	178
<b>10</b>	<b>Økonomiske rammer og overordnede prioriteringer</b> .....	157	10.9.3	Mindre farvannstiltak .....	178
10.1	Økonomiske prioriteringer .....	157	10.9.4	Tilskuddsordninger for sjøtransport .....	178
10.2	Drift og vedlikehold .....	159	10.9.5	Brukerbetaling på kystområdet ...	179
10.2.1	Utfordringer, tiltak og mål .....	159	10.10	Hovedprioriteringer lufthavner ...	179
10.2.2	Klimatilpasning i prioriteringene av drift og vedlikehold .....	159	10.10.1	Drift og vedlikehold av lufthavner .....	179
10.3	Virkninger av prioriteringene .....	160	10.10.2	Investeringer i lufthavner .....	179
10.3.1	Samfunnsøkonomisk lønnsomhet .....	160	10.11	Satsinger på tvers av transportsektorene .....	179
10.3.2	Beregnete samfunns- økonomiske virkninger og indikatorer for målene .....	160	<b>11</b>	<b>Framtidens transport i byer og korridorer – prioritering av midler i planperioden</b> .....	183
10.4	Hovedprioriteringer riksveier .....	162	11.1	Utvikling av nasjonale transportkorridorer .....	183
10.4.1	Forvaltning av riksveier .....	162	11.1.1	Grunnlag for tverrsektorielle vurderinger .....	186
10.4.2	Drift, vedlikehold og fornyelse av riksveier .....	163	11.1.2	Nye Veier AS' portefølje .....	186
10.4.3	Investeringer i riksveier .....	164	11.2	Oslo-navet og ufordelte investeringsmidler på jernbane ...	189
10.4.4	Mindre investeringstiltak riksvei .....	164	11.2.1	Rolle og utfordringer i transportsystemet .....	189
10.4.5	Tilskudd riksveier .....	165	11.2.2	Investeringer i første seksårsperiode .....	189
10.5	Bompenger som finansierings- kilde i prosjekter .....	166	11.2.3	Muligheter i andre seksårsperiode .....	190
10.5.1	Bompenger etter bompenger- reformen – veien videre .....	167	11.3	Oslo–Svinesund/Kornsjø (korridor 1) .....	191
10.5.2	Fastsettelse av bompenger i nye veiprojekter .....	168	11.3.1	Korridorens rolle i transportsystemet .....	191
10.6	Tilskudd fylkesvei .....	169	11.3.2	Utfordringer og ambisjoner .....	192
10.7	Hovedprioriteringer byområder .....	170	11.3.3	Investeringer i første seksårsperiode .....	193
10.7.1	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter .....	170	11.3.4	Muligheter i andre seksårsperiode .....	196
10.7.2	Tilskudd til byområder .....	170	11.4	Oslo–Ørje/Magnor (korridor 2) .....	197
10.8	Hovedprioriteringer jernbaneformål .....	171	11.4.1	Korridorens rolle i transportsystemet .....	197
10.8.1	Forvaltning av jernbane- sektoren .....	171	11.4.2	Utfordringer og ambisjoner .....	197
10.8.2	Drift, vedlikehold og fornying av jernbanen .....	171	11.4.3	Investeringer i første seksårsperiode .....	198
10.8.3	Kjøp av persontransport med tog .....	174	11.4.4	Muligheter i andre seksårsperiode .....	200
10.8.4	Investeringer i jernbanenettet .....	174	11.4.5	Nye Veier AS .....	201

11.5	Oslo–Grenland–Kristiansand– Stavanger (korridor 3) .....	201	11.9	Trondheim–Bodø, med armer til svenskegrensen (korridor 7) .....	228
11.5.1	Korridorens rolle i transportsystemet .....	201	11.9.1	Korridorens rolle i transportsystemet .....	228
11.5.2	Utfordringer og ambisjoner .....	202	11.9.2	Utfordringer og ambisjoner .....	229
11.5.3	Investeringer i første seksårsperiode .....	203	11.9.3	Investeringer i første seksårsperiode .....	230
11.5.4	Muligheter i andre seksårsperiode .....	206	11.9.4	Muligheter i andre seksårsperiode .....	233
11.5.5	Nye Veier AS .....	207	11.9.5	Nye Veier AS .....	233
11.6	Stavanger–Bergen–Ålesund– Trondheim (korridor 4) .....	208	11.10	Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes, med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland (korridor 8) .....	234
11.6.1	Korridorens rolle i transportsystemet .....	208	11.10.1	Korridorens rolle i transportsystemet .....	234
11.6.2	Utfordringer og ambisjoner .....	208	11.10.2	Utfordringer og ambisjoner .....	235
11.6.3	Investeringer i første seksårsperiode .....	209	11.10.3	Investeringer i første seksårsperiode .....	236
11.6.4	Muligheter i andre seksårsperiode .....	214	11.10.4	Muligheter i andre seksårsperiode .....	240
11.6.5	Nye Veier AS .....	214	11.10.5	Nye Veier AS .....	240
11.7	Oslo–Bergen/Haugesund, med arm via Sogn til Florø (korridor 5) .....	214	11.11	De største byområdene .....	240
11.7.1	Korridorens rolle i transportsystemet .....	214	11.11.1	Utfordringer og ambisjoner .....	240
11.7.2	Utfordringer og ambisjoner .....	215	11.11.2	Oslo-området .....	243
11.7.3	Investeringer i første seksårsperiode .....	216	11.11.3	Bergens-området .....	244
11.7.4	Muligheter i andre seksårsperiode .....	221	11.11.4	Trondheims-området .....	245
11.7.5	Nye Veier AS .....	221	11.11.5	Nord-Jæren .....	246
11.8	Oslo–Trondheim, med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund (korridor 6) .....	222	11.11.6	Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø .....	247
11.8.1	Korridorens rolle i transportsystemet .....	222	11.11.7	Investeringer i første seksårsperiode .....	247
11.8.2	Utfordringer og ambisjoner .....	222	11.11.8	Muligheter i andre seksårsperiode .....	249
11.8.3	Investeringer i første seksårsperiode .....	223	11.12	Grensekryssende transport .....	249
11.8.4	Muligheter i andre seksårsperiode .....	226	<b>12</b>	<b>Store investeringer for porteføljestyling i første seksårsperiode .....</b>	<b>253</b>
11.8.5	Nye Veier AS .....	227			





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Meld. St. 20

(2020–2021)

Melding til Stortinget

---

## Nasjonal transportplan 2022–2033

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 19. mars 2021,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Solberg)*



Figur 1.1 Innledning og sammendrag

Synstolking: Illustrasjonen viser målene for transportsektoren og innholdsfortegnelsen for Nasjonal transportplan 2022–2033.

# 1 Innledning og sammendrag: En ambisiøs transportplan vi kan tro på

## 1.1 Innledning

Samferdsel handler først og fremst om mennesker – om å ferdes sammen, trygt og effektivt. I et langstrakt land som Norge med høye fjell og lange fjorder trenger vi å binde sammen by og land og menneskene som bor her.

Vi har alltid hatt behov for å forflytte oss og å frakte gods og varer over kortere eller lengre avstander. Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem er en av de viktigste bærebjelkene i et moderne samfunn, og en viktig forutsetning for verdiskaping og velferd.

Planlegging og bygging av infrastruktur er ofte både vanskelig og dyrt i Norge. Likevel skal mennesker ha frihet til å bo og arbeide der de selv ønsker, og velferden vår er avhengig av den verdiskapingen som skjer i alle deler av landet. Derfor må vi opprettholde og videreutvikle et transportsystem som er i stand til å binde landet sammen. For å få til dette på best mulig måte må vi både spille på lag med den teknologiske utviklingen, og våge å tenke nytt. Samtidig må vi velge løsninger som gir oss mest mulig igjen for fellesskapets penger når vi investerer i samferdselsprosjekter.

Regjeringen har prioritert samferdsel høyt. Satsingen har ført til kortere reisetid på både bane og vei, flere togavganger, økt trafikksikkerhet og positiv byutvikling. I tillegg har transportsektoren blitt modernisert gjennom flere reformer som har bidratt til mer konkurranse, nytenking og økt effektivitet. Nå følges arbeidet opp med en ambisiøs og troverdig transportplan som skal sørge for at de viktigste utfordringene løses i riktig rekkefølge, og som skaper nye muligheter og fremmer fornyelse i sektoren.

Det som framstår som den beste løsningen i dag, er ikke nødvendigvis den beste løsningen om ti år. Derfor vil transportsektoren nå bli styrt på en ny måte, gjennom porteføljestyring og kontinuerlig optimalisering. For å unngå at vi tar beslutninger i dag som i framtiden viser seg å være feil, må vi ikke låse oss til detaljerte prosjekter for tidlig. Derfor velger regjeringen i Nasjonal transportplan 2022–2033 å være tydelig på at et

prosjekt kan justeres hvis det trengs for å møte de utfordringene prosjektet var tenkt å løse. Derfor får transportvirksomhetene et større handlingsrom til kontinuerlig å optimalisere og videreutvikle prosjektene, til å velge de beste løsningene, og til å foreslå endret rekkefølge i gjennomføringen av prosjekter dersom nye forutsetninger taler for en annen prioritering.

Regjeringen vil utvikle alle transportformene videre. Planen skal bidra til en enklere reisehverdag for folk flest, og økt konkurranseevne for næringslivet. Planen skal bygge opp under verdens bærekraftsmål og Norges klima- og miljømål. Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er: *Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.*

## 1.2 Arbeidet med transportplanen

Arbeidet med transportplanen har vært organisert på en ny måte. Målet har blant annet vært en mer overordnet og strategisk plan, med større vekt på å identifisere og prioritere de viktigste transportutfordringene.

Samferdselsdepartementet har i flere runder gitt faglige oppdrag til transportvirksomhetene Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Kystverket, Avinor AS og Nye Veier AS. Svarene på oppdragene utgjør den viktigste delen av det faglige grunnlaget for den nye transportplanen. Næringsliv og organisasjoner, forskningsmiljøer, fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget har blitt invitert til å komme med innspill om de største utfordringene. Transportvirksomhetenes svar på fagoppdragene og innspillene fra regioner, næringsliv og organisasjoner var på høring våren 2020. Disse bidragene har samlet gitt et bredt og godt bilde av behovene for utvikling av transportsektoren.

Koronapandemien har medført store endringer i transportsektoren, særlig i luftfarten. Det er vanskelig å anslå hvor lenge konsekvensene av pandemien vil vedvare. I lys av denne usikkerheten er en ny tilnærming til prioritering



og gjennomføring, slik denne transportplanen innebærer, viktig for å sikre at vi tar riktige valg framover.

### 1.3 Sammendrag

I Nasjonal transportplan 2022–2033 har regjeringen lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima.

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Med Barnas transportplan vil regjeringen sikre barn og unge god mobilitet, samtidig som det skal være trygt å ferdes i trafikken. Langsiktig arbeid med å redusere trafikkulykker har gitt spesielt gode resultater når det gjelder barn og unge.

Regjeringen legger til grunn en samlet økonomisk ramme på om lag 1 200 mrd. kroner i planperioden, fordelt med 1 076 mrd. kroner i statlige midler og 123 mrd. kroner i bompenger. Midlene brukes på å utvikle og ta vare på gode og framtidrettede transportløsninger i hele landet.

Ressursbruken i det enkelte budsjettår vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget i statsbudsjettet, innenfor rammene som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi. Endringer i det budsjettmessige handlingsrommet vil kunne påvirke innfasing og gjennomføring av planen. Det forventes at handlingsrommet framover vil bli mindre, slik at tiltak i større grad må finansieres innenfor eksisterende rammer.

Nivået på offentlige investeringer er høyt i Norge sammenliknet med de fleste andre land. Det siste tiåret er investeringer i transport prioritert særlig høyt. Siden 2003 er nivået mer enn doblet målt som andel av økonomien. Dette gir store muligheter dersom ressursene brukes godt. Regjeringen har tatt mange nye grep i transportpolitikken de siste årene, og legger nå til rette for ytterligere gevinster for å oppnå mer effektiv bruk av fellesskapets midler, blant annet gjennom optimalisering og porteføljestyring.

Det er ikke ønskelig å ha en transportplan som låser ressursbruk og prosjektutforming uavhengig av kostnadsøknninger, nye teknologiske muligheter og endringer i transportbehovet. I arbeidet med denne planen har transportvirksomhetene vist at det er store muligheter til å få mer for pengene gjennom å optimalisere prosjektene. I gjennomføringen av planen skal virksomhetene fortsette å optimalisere. Samtidig innfører vi porteføljestyring av investeringene, slik at prosjekter som lykkes best med optimaliseringen vil kunne gjennomføres

først. Med porteføljestyring kan virksomhetene underveis i planperioden foreslå rekkefølge og omfang på prosjekter og tiltak som gjennomføres innenfor rammen av Nasjonal transportplan 2022–2033.

Regjeringen legger nå fram en ambisiøs og realistisk transportplan som skal sikre at vi kan gjennomføre modne og gode prosjekter til riktig tidspunkt. I en tid med store samfunnsmessige og teknologiske endringer legger denne planen til rette for forutsigbarhet samtidig som det gis nødvendig fleksibilitet ved å kontinuerlig vurdere transportbehov og økonomisk handlingsrom før beslutninger tas.

I tillegg til store investeringer tar vi vare på den infrastrukturen vi allerede har. Godt vedlikehold er viktig for at vi skal ha et pålitelig transporttilbud, og for at vi skal forvalte fellesskapets ressurser på en god måte.

*Regjeringen vil:*

- legge til grunn en samlet økonomisk ramme på om lag 1 200 mrd. kroner over tolv år, hvorav 1 076 mrd. kroner i statlige midler og 123 mrd. kroner i bompenger. Den statlige rammen er fordelt med 510 mrd. kroner til riksveier, 52 mrd. kroner til tilskudd til fylkesveier, 393 mrd. kroner til jernbaneformål, 33 mrd. kroner til kystforvaltning, 80 mrd. kroner til tiltak i byområdene, 5 mrd. kroner til lufthavner og 3 mrd. kroner til satsinger på tvers av transportsektorene
- satse på fornying, drift og vedlikehold slik at vedlikeholdsetterslepet reduseres, pålitelighet og driftssikkerhet blir bedre og at vi tar høyde for de forventede klimaendringene
- videreutvikle infrastrukturen gjennom et høyt nivå på investeringene i store prosjekter, effektpakker på bane, utbedringsstrekninger på vei, skredsikring, farvannsutbedringer, tiltak i fiskerihavner og tilskudd til flyplassutbygging
- øke statens bidrag til fylkesveier for at fylkeskommunene skal kunne forstørre bo- og arbeidsmarkedsregioner og forbedre forholdene for næringstrafikken.

#### 1.3.1 Satsing innenfor fem mål for et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050 er det overordnede og langsiktige målet for transportsektoren. Det er utviklet fem likestilte



Figur 1.2 Målene for transportsektoren

Synstolking: Figuren illustrerer målene for transportsektoren med det overordnede målet *Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050* i en boks på toppen. Under er de fem likestilte målene i bokser ved siden av hverandre. Disse målene er *Mer for pengene*, *Effektiv bruk av ny teknologi*, *Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål*, *Nullvisjon for drepte og hardt skadde* og *Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet*.

mål som gir retningen for ressursbruken i planperioden. Målene er stilt opp i figur 1.2.

Verdens bærekraftsmål har vært med på å gi retning for arbeidet med å utvikle det overordnede målet for transportplanen. Transportplanen og oppfølgingen av den vil virke positivt inn på mulighetene for Norge til å nå flere av bærekraftsmålene innen 2030.

Meldingen er bygget opp slik at vi etter gjennomgangen av utviklingstrekk i kapittel 2, viser hvordan vi arbeider for å nå de ulike målene. I kapittel 10 vises hvordan ressursbruken fordeles som følge av dette, og i kapittel 11 vises hvilke utfordringer vi legger opp til å løse i de ulike transportkorridorene og byområdene. I kapittel 12 framgår en samlet oversikt over de store investeringene i første seksårsperiode.

### 1.3.2 Vi skal få mer igjen for fellesskapets ressurser

Nivået på satsingen i denne transportplanen er rekordhøyt, og det er viktig at de store midlene brukes riktig. I arbeidet med planen har det derfor vært et gjennomgripende mål at vi skal få mer igjen for pengene. Samtidig kan investeringer i transport gi lokale ringvirkninger i tilgrensede verdikjeder når prosjektene gjennomføres.

Regjeringen har gjennomført en rekke reformer for å sette transportvirksomhetene i stand til å bedre nyttiggjøre seg ressursene sektoren er tilført. Regjeringen har etablert Nye Veier AS. De har fått stor frihet til å styre utbyggingen av sine prosjekter, blant annet gjennom porteføljestyring. De har erfart at denne modellen har gitt reduserte kostnader og at samfunnet har fått mer igjen for pengene. Alle virksomhetene skal arbeide videre med å optimalisere prosjektene, og vi innfører med denne planen porteføljestyring av investeringene slik at virksomhetene kan foreslå omfang og rekkefølge. Vi vil også ta i bruk elementer fra Nye Veier-modellen for en mer effektiv utbygging av jernbaneinfrastrukturen.

Med porteføljestyring endrer regjeringen dynamikken i norsk transportsektor – bort fra å være en kamp om å få plass i Nasjonal transportplan og over til å være en konkurranse om å utvikle de beste prosjektene. Samtidig betyr dette at omfang og rekkefølge av prosjektene som presenteres i meldingen ikke er endelig. Prosjektoversikten slik den går fram av meldingen viser prioriteringene pr. i dag. Virksomhetene skal fortsette å optimalisere de ulike tiltakene, og det kan skje endringer som påvirker prioriteringene. Virksomhetene skal også samarbeide med nærings-

livet der dette kan forbedre prosjektene. Derfor legger vi til rette for mer tidlig involvering av entreprenørbransjen, og videreutvikling av anskaffelses- og kontraktstrategier, også for drift og vedlikehold.

Samfunnsøkonomiske analyser har vært et viktig grunnlag for vurderingen av prioriteringene i denne planen. Det å løse de viktigste utfordringene først innebærer også å vurdere hva vi mener er viktige hensyn for å videreutvikle transportsystemet i hele landet. Det vil derfor være viktig å lage et godt grunnlag for beslutninger i transportsektoren framover, herunder for håndtering av usikkerhet. Som følge av videre optimalisering og porteføljestyling vil gjennomføringen av transportplanen kunne gi bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn det som til nå er identifisert.

#### *Regjeringen vil:*

- fortsette å hente ut gevinstene av reformene i transportsektoren
- prioritere etter hvilke utfordringer vi skal løse, og ikke låse oss til detaljerte prosjekter
- innføre porteføljestyling i transportsektoren, hvor kontinuerlig optimalisering, konkurranse, læring og mer helhetlig utbygging skal bidra til at vi velger de beste løsningene og får mer igjen for pengene
- videreutvikle de samfunnsøkonomiske analysene og øvrig beslutningsgrunnlag for en helhetlig, bærekraftig og langsiktig strategisk planlegging
- ta i bruk næringslivets potensial til å skape framtidsrettede løsninger, blant annet gjennom å legge til rette for mer tidlig involvering og smart bruk av anskaffelses- og kontraktstrategier.

### **1.3.3 Vi tar i bruk ny teknologi og forskning som bidrar til enklere og tryggere transport med lavere utslipp**

Ny teknologi tilbyr bedre svar på noen av utfordringene vi tidligere har møtt med tradisjonelle løsninger for framkommelighet, kapasitet og transportsikkerhet. Automatisering, elektrifisering og nullutslippsmobilitet, nye forretningsmodeller og utviklingen av samhandlende intelligente transportsystemer er noen av driverne i det smarte og grønne skiftet, og vil kunne gi oss større grad av bærekraftig bevegelsesfrihet.

Med denne transportplanen åpner regjeringen for en løpende vurdering av hva som til enhver tid

er hensiktsmessige tiltak for å løse transportutfordringene i landet. Effektiv bruk av ny teknologi skaper nytt handlingsrom. Regjeringen vil utnytte dette handlingsrommet, og prioriterer i denne transportplanen løsninger som ikke raskt går ut på dato.

Nasjonal transportplan 2022–2033 legger grunnlaget for en betydelig økt satsing på innføring av ny teknologi i form av tekniske installasjoner og digitale løsninger. Viktige elementer er forskning, pilotering, utvikling og innovasjon. Gjennom utvikling av lover og regler vil vi legge til rette for at ny teknologi utvikles og bidrar med løsninger og tjenester som hjelper oss å nå målene for transportsektoren.

#### *Regjeringen vil:*

- gjennom systemet for porteføljestyling muliggjøre og gi incentiver til løpende optimalisering av investeringer i takt med teknologitvillingen
- legge til rette for hensiktsmessig utvikling, implementering og drift av de digitale løsningene som bidrar til å understøtte transportsystemenes funksjon
- sikre et robust og oppdatert regelverk, herunder bruk av regulatoriske sandkasser på områder som vurderes som teknologisk lovende, samt aktiv påvirkning av europeisk og internasjonal regelverksutvikling
- bruke offentlige anskaffelser og andre brede virkemidler for å fremme teknologitvillingen
- være tett koblet på teknologitvillingen internasjonalt, gjennom kontinuerlig kunnskapsinnhenting, pilotering av teknologi og internasjonalt samarbeid
- legge til rette for bedre bruk av de stadig økende mengdene data som genereres i transportsektoren som grunnlag for bedre planlegging, trafikkstyring, samt en rekke andre anvendelsesområder
- gjøre det attraktivt å anvende Norge som arena for testing av nye teknologiske løsninger i transportsektoren, blant annet av autonome framkomstmidler på vei, skinner, til sjøs og i luften, og av null- og lavutslippsløsninger innen alle transportformer
- legge til rette for hensiktsmessig forskning, utvikling og pilotering, både i transportvirkemidlene og gjennom det etablerte virkemiddelapparatet, i samspill med teknologirelatert EU-forskning i Horisont Europa
- fremme samarbeid mellom myndigheter, FoUI-aktører og næringsliv slik at norsk



næringsliv kan utvikle smartere mobilitetsløsninger for transportsektoren

- utarbeide en kunnskapsstrategi som kan gi et samlet utfordringsbilde og strategisk retning for forskningsinnsatsen i transportsektoren.

### 1.3.4 Vi utvikler en transportsektor som hjelper oss å nå Norges klima- og miljømål

Transportsektoren står for nesten en tredjedel av Norges klimagassutslipp. Regjeringens klimaplan, Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021–2030*, ble lagt fram i januar 2021. Klimaplanen redegjør for hvordan Norge skal nå sine ambisiøse klimamål. Regjeringens klimapolitikk for transportsektoren er beskrevet inngående i klimaplanen. Planen viser at det vil være et utslippsgap i 2030 uten en forsterket virkemiddelbruk. Sentrale virkemidler for å kutte utslipp fra transportsektoren er blant annet CO<sub>2</sub>-avgiften, omsetningskrav for biodrivstoff, ulike krav til bruk av null- og lavutslippsteknologi og Enovas støtteordninger. For luftfart er EUs kvotesystem hovedvirkemiddelet. Måltallene for nullutslippskjøretøy fra Nasjonal transportplan 2018–2029 ligger fast, og ligger til grunn for utformingen av virkemidlene i klimaplanen. Utslipsreduksjonene som er skissert i klimaplanen vil samlet sett bidra til at vi ligger an til å om lag halvere utslippene i transportsektoren i 2030 sammenliknet med 2005.

Nasjonal transportplan 2022–2033 skal bygge opp under ambisjonen om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030 og bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.

Måltallene fra Nasjonal transportplan 2018–2029 videreføres:

- nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025
- nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025
- innen 2030 skal nye tyngre varebiler, 75 prosent av nye langdistansebusser og 50 prosent av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy
- innen 2030 skal varedistribusjonen i de største bysentrene være tilnærmet nullutslipp.

Forbedringer av teknologisk modenhet ligger til grunn for måltallene.

Transportplanen følger også opp handlingsplanen for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren som ble lagt fram samtidig med klimaplanen. Regjeringen vil prioritere igangsetting av pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser. Økt CO<sub>2</sub>-avgift, omsetningskrav til biodrivstoff og

krav i offentlige anskaffelser er sentrale virkemidler også for utslippsreduksjoner på anleggsplasser.

En samordnet areal- og transportplanlegging skal sikre effektiv arealbruk og bygge opp om miljøvennlige transportformer. Dette, sammen med nullvekstmålet i byene, vil bidra til å få ned utslippene. Beslag av dyrket mark skal vurderes særskilt og reduseres i transportanlegg.

Transportvirksomhetenes tiltak og aktiviteter kan bidra til negativ påvirkning på økosystemene blant annet ved fragmentering og ødeleggelse av naturtyper og leveområder, barriereeffekter, forstyrrelser av fugle- og dyrelivet, spredning av fremmede skadelige organismer, redusert vannkvalitet og spredning av miljøskadelige kjemikalier og plast. For å øke kunnskapen slik at inngrep i naturområder blir så små som mulige, skal transportvirksomhetene sammen med relevante myndigheter, herunder Miljødirektoratet, planlegge et pilotprosjekt for en naturnøytral veistrekning. Bærekraftsmålene og et nytt globalt rammeverk for bevaring av naturen skal være førende for sektorens arbeid.

Virksomhetene skal innenfor sine ansvarsområder og tilgjengelige ressurser styrke arbeidet med opprydding av plastavfall og forebyggende tiltak for å redusere tilførsel av plastavfall og mikroplast til miljøet.

Transportvirksomhetene skal i planperioden følge opp arbeidet med å redusere støy fra støykilden.

## Klima

*Regjeringen vil:*

- bruke sektorovergripende virkemidler, som CO<sub>2</sub>-avgift og støtteordninger, samt omsetningskrav for biodrivstoff, for å redusere utslippene fra transportsektoren
- legge til rette for utvikling av null- og lavutslippsløsninger i transportsektoren
- fortsette arbeidet for å nå målene om at innen 2025 skal alle nye personbiler og lette varebiler være nullutslipp, og alle nye bybusser være nullutslipp eller bruke biogass, og at innen 2030 skal alle nye tunge varebiler, halvparten av nye lastebiler og 75 prosent av nye langdistansebusser være nullutslipp
- bidra til at flere velger klimavennlige transportformer, for eksempel sykkel og kollektiv
- bruke offentlige innkjøp for å bidra til at null- og lavutslippsløsninger blir utviklet og tatt i bruk i transportsektoren

- bruke reguleringer som krav til nullutslipps-teknologi i offentlige anskaffelser og utslipps-standarder
  - bruke andre virkemidler som er viktige for å redusere utslippene i transportsektoren, herunder samordnet areal- og transportplanlegging
  - følge opp handlingsplanen for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren, herunder prioritere 75 mill. kroner pr. år i første seksårsperiode til pilotprosjekt for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren
  - vurdere virkemidler for å sikre effektiv massehåndtering fra anleggsplasser
  - se areal- og transportplanlegging i sammenheng når samferdselsprosjekter utvikles
  - se etablering av alternativ drivstoffinfrastruktur og transportinfrastruktur i sammenheng, ved for eksempel å tilrettelegge for etablering av ladeinfrastruktur på rasteplasser og døgnhvileplasser
  - søke å redusere det samlede arealbeslaget i samferdselsprosjekter gjennom gjenbruk og optimalisering, og ved å ta hensyn til de mest karbonrike arealene
  - videreutvikle en metode for å inkludere direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag i de samfunnsøkonomiske analysene i konsekvensutredninger, konseptvalgutredninger og andre beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter, og i den forbindelse se på hvordan dette kan implementeres i forbindelse med de ulike porteføljene og styringen av disse
  - se nærmere på muligheten til å bruke vegtrafikkloven § 7 for å opprette nullutslippssoner av hensyn til klimaet, i første omgang i form av pilotprosjekt i noen få byer. Hovedveinettet/riksveinettet skal ikke omfattes av nullutslipps-soner
  - arbeide for reduserte utslipp fra drift og vedlikehold av transportinfrastruktur.
- legge tiltakshierarkiet til grunn, slik at det sikres at skade så langt som mulig unngås før avbøtende tiltak, restaureringstiltak eller økologisk kompensasjon vurderes
  - planlegge et pilotprosjekt for en naturnøytral veistrekning med bistand fra blant annet miljømyndighetene
  - redusere saltforurensningen langs riksveinettet
  - prøve ut en indikator for naturmangfold
  - at transportvirksomhetene innenfor sine ansvarsområder styrker arbeidet med opprydding av plastavfall og forebyggende tiltak for å redusere tilførsel av plastavfall og mikroplast til miljøet
  - bidra til at forurensningsforskriftens grenseverdier for lokal luftkvalitet og støy overholdes
  - bidra til å oppfylle de nasjonale målene for lokal luftkvalitet
  - legge til rette for at kommunene har tilstrekkelige virkemidler til å overholde grenseverdier og nasjonale mål for lokal luftkvalitet.

### 1.3.5 Vi styrker den store innsatsen for transportsikkerhet og nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken

Nullvisjonen om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd gjelder hele transportsektoren og på tvers av transportformer. Tiltak for å nå nullvisjonen vil virke positivt på bærekraftsmål 3.6 om å halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.

I trafikksikkerhetsarbeidet har utviklingen over flere år gått i riktig retning, takket være bred innsats og godt samarbeid mellom myndigheter, frivillige og andre aktører. I 2020 omkom under 100 mennesker i veitrafikken for første gang siden 1947. På riksveinettet er fortsatt møteulykker den største utfordringen, mens utforkjøringsulykker er den største utfordringen på fylkesveinettet. I de største byene er det en økning av ulykker med sykkel og el-sparkesykler. Regjeringens ambisjon er at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Dette innebærer om lag en halvering fra dagens nivå for antall drepte. Det er en langsiktig ambisjon at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. Ambisjonsnivået er høyt og krever et fortsatt løft i trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er et svært høyt sikkerhetsnivå i norsk luftfart, og regjeringen vil arbeide for å opprettholde og videreutvikle dette. Risikoen knyttet til norsk jernbanetransport er meget lav og redusert ytterligere gjennom systematisk arbeid med

## Miljø

### Regjeringen vil:

- bidra til å oppnå eller opprettholde god tilstand i økosystemene, spesielt den sammenhengende blågrønne infrastrukturen, og ta hensyn til naturmangfold og vannmiljø ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen og skjøtsel av egne eiendommer
- ikke planlegge samferdselsprosjekter gjennom verneområder og så langt mulig unngå kryssing av og inngrep i vernede vassdrag. Områder med nasjonale naturverdier bør ikke ødelegges slik at naturverdiene reduseres

sikkerhet og tekniske barrierer. Dagens risiko på jernbane domineres av farer relatert til omgivelsene, slik som naturhendelser og personers atferd i og ved sporet. Sjøsikkerheten i norske farvann er gjennomgående høy. Fram mot 2033 ventes en økning i skipstrafikk og annen aktivitet i kyst- og havområdene, økende bruk av lav- og nullutslippsløsninger og automatisering. Det er nødvendig å videreutvikle og tilpasse sjøsikkerhetstiltakene til denne utviklingen.

*Regjeringen vil:*

- legge til grunn nullvisjonen for arbeidet med transportsikkerhet
- arbeide videre for å opprettholde det høye sikkerhetsnivået i transport på bane, luft og sjø
- legge til grunn en ambisjon om at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte, og at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050
- satse på infrastrukturettede tiltak, tiltak for fotgjengere og syklistene i byområder, målrettet innsats overfor høyrisikofaktorer og utsatte trafikantgrupper, tiltak for å redusere ulykker med tunge kjøretøy og understøtte teknologiutvikling som fremmer sikkerheten
- arbeide for at 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere innen 2028 skal foregå på møtefrie veier, og at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere på sikt skal ha minstestandard for utforkjøringsulykker
- legge særlig vekt på behovene til fotgjengere, syklistene og motorsyklistene ved utforming, bygging, drift og vedlikehold av veianlegg
- legge til rette for at barn kan ferdes trygt i trafikken gjennom blant annet sikring av skoleveier, nærmiljøer og annen infrastruktur, trafikk- og mobilitetsopplæring og informasjonsvirksomhet
- prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikk-sikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer.

**1.3.6 Vi skal gjøre reisehverdagen enklere for folk flest og øke konkurransevnen for norsk næringsliv**

Verdier skapes i hele landet og er grunnlaget for vår velferd. Frihet til å kunne forflytte seg til jobb

og skole eller til fritidsaktiviteter og venner er viktig for den enkelte og for samlet velferd i Norge. Transportsystemet bidrar til verdiskaping ved å gi mulighet til høy arbeidsdeltakelse, gode bo- og arbeidsmarkedsregioner, bærekraftig bruk av landets ressurser og utstrakt handel med verden rundt oss. Utformingen av transportsystemet skal bidra til at Norge er et godt sted å leve og bo i framtiden, uavhengig av alder og funksjonsevne. Universell utforming er et sentralt prinsipp for å oppnå dette.

For å gi næringslivet gode vekstvilkår og økt konkurransevne og for å bidra til gode bo- og arbeidsmarkedsregioner vil regjeringen prioritere vedlikehold av eksisterende infrastruktur i hele landet. Mindre investeringstiltak på vei og jernbane bidrar også til bedre utnyttelse av infrastrukturen. Regjeringen har prioritert en rekke store investeringer som bedrer transporttilbudet i korridorer og byområder. Dette er gjort med en geografisk balanse i tråd med god distriktspolitikk, som samtidig ivaretar behovet for utvikling i byene.

Regjeringen legger opp til å styrke fylkesveinettet gjennom en øremerket tilskuddsordning. Ordningen legger til grunn at fylkene skal velge ut veier ut fra to kriterier: Forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner og viktige næringsveier. Prosjekter for vedlikehold, fornying og utbedring skal prioriteres innenfor dette. Satsingen på fylkesveinettet er viktig for videre utvikling av distriktene.

Hovedutfordringene i de største byområdene er dårlig framkommelighet og forsinkelser i veinettet og kollektivsystemet. Dette rammer både privatpersoner og næringslivet. Veitrafikk er også en av de største kildene til luftforurensning og støy i byområdene. Regjeringen fortsetter satsingen for å oppnå nullvekst i persontransport med bil i de største byområdene – med mål om at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Denne satsingen vil fremme bærekraftsmål 11 om bærekraftige byer. Regjeringen følger opp de inngåtte byvekstavtalene for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren. Det prioriteres midler for å kunne reforhandle disse avtalene på sikt. Videre legges det til rette for inngåelse av byvekstavtaler i de fem byområdene – Kristiansand, Buskerud-byen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø.

Regjeringen innfører i denne transportplanen en satsing på gode løsninger også for de mindre byområdene. For å legge til rette for en klima- og

miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet etablerer regjeringen et nytt tilskudd for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder.

Som ledd i regjeringens regional- og distriktpolitiske målsettinger har et klimavennlig og effektivt transportsystem stor betydning for små byer og deres omland. Disse byene er viktige knutepunkter for befolkning og næringsliv i sin region, og dermed for regjeringens regional- og distriktpolitiske mål om regional balanse.

Næringslivet i Norge er spredt i hele landet, og en stor andel av råvare- og industriproduksjonen er lokalisert i distriktene og langs kysten. Felles for mange bedrifter er at de har lang vei fra produksjonssted til marked, enten det er innenlands eller utenlands. Sjø-, vei-, jernbane- og lufttransport har ulike egenskaper og fortrinn som dekker ulike behov hos kundene. Regjeringen vil satse på samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltak som gir økt effektivitet, pålitelighet, redusert transporttid, bedre sikkerhet, klima og miljø, og som dermed vil bidra til å styrke næringslivets konkurransevne.

Regjeringen vil at transportsystemet i nord skal tilrettelegge for regional utvikling og nye muligheter for landsdelens viktige næringer. Det skal utvikles på en miljømessig bærekraftig måte, og med vekt på sikkerhet og tilgjengelighet for alle. Økonomi og samfunnsutvikling i landsdelen er et nasjonalt anliggende, med et rikt ressursgrunnlag som bidrar til økonomisk vekst i hele landet.

Regjeringen vil sikre framkommelighet og funksjonalitet i transportsystemet, både i normal-situasjon og under påkjenninger. Både samfunnet og transportsektoren er i rask endring, og sektoren vil derfor stå overfor et komplisert og sammensatt risiko-, trussel- og sårbarhetsbilde i årene som kommer. Regjeringen vil følge opp de overordnede målene som oppsummeres i strategien for samfunnssikkerhet i transportsektoren, ved å gjennomføre tiltak som reduserer risikoen for uønskede hendelser og handlinger og konsekvensene av slike. Klimaframskrivingene for Norge viser at hele landet vil oppleve et endret klima. Transportsektoren må være forberedt på å både forebygge og håndtere større, hyppigere og mer alvorlige naturhendelser, og klimatilpasning er et prioritert område i samfunnssikkerhetsstrategien.

Luftfarten er i endring som følge av koronapandemien. Fallet i etterspørselen, overkapasitet, dårlig økonomi hos aktørene, flyselskapenes jakt på nye forretningsmuligheter og den relative attraktiviteten til det norske innenriksmarkedet

bidrar til dette. Regjeringen vil at flytilbudet over tid skal være godt.

*Regjeringen vil:*

- bidra til utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele landet gjennom helhetlig utvikling av korridorer med kortere reisetider og høy pålitelighet
- styrke tilskuddet til fylkeskommunene for å ruste opp fylkesveinettet
- legge fram en egen strategi for å styrke små byer og større tettsteder som kraftsenter i regionen, slik at de bidrar til vekstkraft, likeverdige levekår og bærekraftig utvikling i hele landet
- bidra til sammenhengende, universelt utformede reisekjeder
- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- fortsette satsingen på byvekstavtaler for å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy i byområdene gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange
- følge opp de inngåtte avtalene for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren og legge til rette for å reformere avtalene på sikt
- bidra til utbyggingen av Bybanen til Åsane i Bergen og ny Majorstuen stasjon i Oslo gjennom byvekstavtalene
- legge til rette for å inngå byvekstavtaler for Kristiansands-regionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø
- vurdere hvordan anbefalingene fra ekspertutvalget for inntekter i bomringene skal følges opp
- etablere en ny tilskuddsordning for klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet i Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik)
- ha et langsiktig mål om at sykkelandelen i byområdene skal være 20 prosent og 8 prosent på landsbasis
- fortsette arbeidet for å nå målet om tilnærmet nullutslipp fra varelevering i de største bysentra innen 2030
- styrke godstransport på sjø gjennom en egen nærskipfartsstrategi og nasjonal havneplan
- styrke godstransport på vei ved å bedre framkommeligheten, regularitet, tilgjengelighet og

- reisetid, blant annet gjennom å videreføre arbeidet med å tilrettelegge riksveinettet for inntil 25,25 meter lange modulvogntog i planperioden
- øke kapasiteten, redusere kostnadene, bedre regulariteten og lønnsomheten for gods på jernbane, blant annet gjennom kapasitetsøkende tiltak på de viktigste godsstrekningene og effektivisering av tømmertransport
  - samarbeide med våre naboland om felles utvikling av transporttilbudet
  - oppgradere og videreutvikle veinettet i nordområdene blant annet for å legge til rette for utvikling av næringslivet og utvide bo- og arbeidsmarkedsregionene
  - gjennomføre utbedringer av innseilingene til Røst, Værøy, Andenes, Årviksand, Kjøllefjord og Vardø
  - redusere transporttiden og øke kapasiteten for godstransport på jernbane
  - fortsette å styrke beredskapen mot akutt forurensning i nordområdene
  - sikre framkommelighet og funksjonalitet i transportsystemet, både i normalsituasjon og under påkjenninger
  - arbeide for et høyt transportsikkerhetsnivå og unngå store, uønskede hendelser som medfører skader på personer, miljø eller materiell, samt minske følgene av slike hendelser dersom de likevel skulle oppstå
  - arbeide for å synliggjøre og inkludere samfunnsikkerhet i de samfunnsøkonomiske analysene av transportinfrastrukturprosjekter
  - prioritere arbeidet med implementering av ny sikkerhetslov i transportsektoren
  - opprettholde en systematisk oversikt over risiko- og sårbarhetsforholdene i transportsektoren
  - styrke regulering og tilsyn med digital sikkerhet i transportsektoren, samt evnen til effektiv digital hendelseshåndtering
  - videreutvikle transportsektorens rolle i totalforsvaret og legge til rette for en robust sivil transportberedskap for å kunne opprettholde nødvendig transportevne i hele krisespekteret
  - sikre lokal forankring til bompenger, et enhetlig takstsystem og begrense fordyrende særordninger
  - legge til rette for at bompengetakster i større grad gjenspeiler samfunnsøkonomiske kostnader ved transport
  - ta hensyn til teknologisk utvikling, endrede behov og internasjonale drivkrefter i utvik-

lingen av et framtidsrettet innkrevings- og takstsystem

- vurdere om det er aktuelt å gå mer i retning av veipricing
- ha økt vekt på bompengers påvirkning på lønnsomheten i prosjekter samt innføre en samfunnsøkonomisk finansieringstest
- prioritere midler til flytting av Bodø lufthavn og til ny lufthavn i Mo i Rana i første seksårsperiode
- prioritere skredsikring av rasutsatte veier
- gjennomføre og følge opp en konseptvalgutredning for transportløsninger i Nord-Norge, herunder vurderinger av behovet for Nord-Norgebanen
- at flytilbudet over tid skal være godt, og vil følge nøye med på utviklingen i luftfarten framover
- legge til rette for at luftfarten skal omstilles til lavutslippssamfunnet
- arbeide videre med en strategi for norsk luftfart.

#### 1.4 Slik fordeler vi ressursene – hovedtall

Regjeringen legger til grunn en samlet økonomisk ramme på om lag 1 200 mrd. kroner i planperioden, fordelt med 1 076 mrd. kroner i statlige midler og 123 mrd. kroner i bompenger. Dette gir et gjennomsnittlig årlig nivå på de statlige midlene på 89,7 mrd. kroner i tolvårsperioden. Bompenger innbetalt fra bilistene vil bli redusert med 7,5 mrd. kroner som følge av tilskudd for reduserte bomtakster utenfor byområdene. Regjeringen legger opp til fortsatt vekst i de økonomiske rammene til transportsektoren, men ikke samme vekst framover som det var i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Den samlede økonomiske statlige rammen på 1 076 mrd. kroner over tolv år omfatter:

- 510 mrd. kroner til riksveier
- 52 mrd. kroner til tilskudd til fylkesveier
- 393 mrd. kroner til jernbaneførmål
- 33 mrd. kroner til kystforvaltning
- 80 mrd. kroner til tiltak i byområdene
- 5 mrd. kroner til lufthavner
- 3 mrd. kroner til satsinger på tvers av transportsektorene, slik som effektiv og miljøvennlig bruk av ny teknologi.

Ressursbruken i de enkelte budsjettår vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget i statsbudsjettet, innenfor rammene som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi.

Tabell 1.1 Totale rammer fordelt på formål. Statlige midler og annen finansiering. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2021-kroner

Område	Budsjett 2021	Årlig gjennomsnitt NTP 2018–2029	Årlig gjennomsnitt NTP 2022–2033
Riksveier <sup>1</sup>	36 431	43 204	42 496
Tilskudd fylkesvei	2 913	2 789	4 370
Byområder	6 458	6 070	6 672
Jernbaneformål	27 154	29 578	28 850
Kystforvaltning <sup>2</sup>	1 592	2 674	2 740
Lufthavner	-	364	388
Satsinger på tvers av transportsektorene	79	100	252
Sum statlige midler, ekskl. kjøp av persontransport med tog	74 627	84 778	85 768
Kjøp av persontransport med tog <sup>3</sup>	3 910	-	3 900
Sum statlige midler	78 537	-	89 667
Anslag annen finansiering	8 800	12 000	10 300

<sup>1</sup> Mindre investeringstiltak i byområdene utført av Statens vegvesen inngår i summen *Byområder*, og tilskuddsordninger til fylkesvei på Statens vegvesens budsjett inngår i summen *Tilskudd fylkesvei*.

<sup>2</sup> Midler til beredskap mot akutt forurensning med unntak av midler til den statlige slepeberedskapen er nå inkludert i de økonomiske rammene og inngår i sammenlikningsgrunnlaget i 2021/2018–2029. Midler til Kystverkets los- og sjøtrafikk-sentraltjenester som er brukerfinansierte, midler til håndtering av vraket U-864 og andre spesielle driftsutgifter er ikke del av den økonomiske planrammen.

<sup>3</sup> Kjøp av persontransport med tog inngikk ikke i Nasjonal transportplan 2018–2029. I saldert budsjett for 2021 er 650 mill. kroner til tilleggsavtaler i forbindelse med koronapandemien holdt utenfor.

## 1.5 Noen viktige prosjekter og tiltak

Innsatsen til vedlikehold og fornying skal styrkes. Om lag en fjerdedel av den statlige rammen vil brukes til drift, vedlikehold og fornying. Regjeringen prioriterer høyt å ta vare på eksisterende infrastruktur, samt at det legges til rette for god drift av infrastrukturen for å oppnå effektive transporter.

Regjeringen vil utvikle riksveinettet i hele landet. Det legges opp til å starte rundt 40 skredsikrings-, utbedrings- og utbyggingsprosjekter i hele landet. Noen av disse er omtalt i kapittel 1.5.1 under. Videreføring av flere igangsatte prosjekter, som eksempelvis E18 Lysaker–Ramstadsletta, E39 Rogfast, rv. 555 Sotrasambandet, E39 Lønset–Hjelset, E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra, E16 Bjørum–Skaret, rv. 4 Roa–Gran grense og E6 Helgeland sør, gir samtidig store bindinger i årene framover.

Den økonomiske rammen til Nye Veier AS utvides ved at perioden for de årlige tilskuddene forlenges fra 2035 til 2041. Dette bidrar blant annet til at

selskapet får utvidet porteføljen fra 700 til 1 226 km riksvei, og med en større geografisk spredning.

Regjeringen legger opp til å prioritere økte tilskudd til fylkeskommunene for å kunne forstørre bo- og arbeidsmarkedsregioner og forbedre forholdene for næringstrafikken, samt ruste opp tunneler. Videre legges det opp til en fortsatt sterk satsing på byvekstavtaler og bidrag til store kollektivprosjekter i de største byområdene.

I jernbanesektoren prioriterer regjeringen økt innsats for vedlikehold og fornying, og at tilbudsforbedringene som er igangsatt skal fullføres. Dette innebærer blant annet at InterCity prioriteres fullført til Hamar, Tønsberg og Moss. Det legges opp til å sette i gang elleve nye effekt-pakker, som gir tilbudsforbedringer for både person- og godstransport. Effektpakkene gir økt frekvens inn og ut av Trondheim, Oslo, Bergen og Stavanger, og forbedret nettdekning. Ringeriksbanen, Arna–Stanghelle på Vossebanen og Stokke–Sandefjord på ytre InterCity Vestfoldbanen er store prosjekter som prioriteres i første seksårsperiode.

Stad skipstunnel prioriteres i første seksårsperiode. Regjeringen har i tillegg lagt til grunn økte midler til farvannsutbedringer og reduksjon i vedlikeholdsetterslepet på kystområdet. Tilskuddsordningen for nærskipfart (insentivordningen) videreføres, mens tilskuddsordningen for effektive og miljøvennlige havner er planlagt styrket.

Regjeringen har prioritert igangsetting av pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser, og egne tilskuddsmidler til Barnas transportplan. Regjeringens satsing på forskning og pilotering innen transport styrkes. Regjeringen vil også legge til rette for bedre bruk av data i sektoren.

### 1.5.1 Ambisjoner for utvikling av transportkorridorene i planperioden

De åtte nasjonale transportkorridorene håndterer de viktigste lange transportene i Norge og er sentrale for konkurransekraften til norsk næringsliv. Ved å utvikle de nasjonale transportkorridorene vil regjeringen også bidra til utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele landet. Regjeringens ambisjoner for å løse utfordringene i korridorene og bygge opp under målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem omtales i det følgende. Prioriteringene vil kunne bli påvirket av optimalisering og porteføljestyling i sektoren. En mer utfyllende oversikt finnes i kapittel 11 og 12.

#### *Oslo–Svinesund/Kornsjø (korridor 1)*

Satsingen i første seksårsperiode legger til rette for at de omfattende jernbaneinvesteringene på Østfoldbanen vil ferdigstilles. Samtidig forbedres framkommeligheten på veinettet, blant annet gjennom utbyggingen av rv. 22 Glømmakryssing, og det gjennomføres tiltak for å bedre sikkerheten og framkommeligheten for sjøtransporten. I andre seksårsperiode vil det planlegges for videre utvikling av jernbanen. Dette vil kunne gi et bedre togtilbud til byene sør i Viken, og styrke de internasjonale forbindelsene for gods- og persontrafikk. Videre vil det utvikles veiltak for økt framkommelighet og trafikksikkerhet i og rundt byene, mens nye utredninger vil danne grunnlag for utvikling av farvannstiltak.

#### *Oslo–Ørje/Magnor (korridor 2)*

Satsingen i første seksårsperiode vil bidra til at framkommeligheten på veinettet fra svenskegrensen og inn mot Oslo bedres gjennom utbygging av E18 Retvet–Vinterbro. Nye Veier AS vil vurdere prosjektet E16 Kongsvinger–E6. Videre vil det i

første seksårsperiode prioriteres tiltak som øker kapasiteten for godstransport på bane. I andre seksårsperiode vil det utvikles strategier for videre utbedring og utbygging av veinettet, samt å legge til rette for en mer langsiktig utvikling av Kongsvingerbanen.

#### *Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger (korridor 3)*

Satsingen i første seksårsperiode legger til rette for at de pågående investeringene på Vestfoldbanen ferdigstilles, slik at det er mulig med fire tog i timen mellom Tønsberg og Oslo. Videre ønsker regjeringen å bedre togtilbudet mellom Oslo og Skien gjennom å prioritere oppstart av effektpakken ytre InterCity på Vestfoldbanen, som gjør det mulig med to tog i timen på strekningen. Mindre tiltak på Jærbanen er også prioritert. Regjeringen legger opp til en betydelig satsing på veisiden, og prioriterer oppstart av flere store prosjekter, blant annet rv. 19 Moss, E39 Ålgård–Hove, E134 Oslofjordforbindelsen (trinn 2), E134 Dagslett–E18 og E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen. Nye Veier AS har ansvar for viktige veistrekninger i korridoren, og vil vurdere tiltak på disse. Framkommelighets- og sikkerhetsiltak på kystområdet prioriteres også.

I andre seksårsperiode kan det utredes løsninger på jernbanen som vil styrke de voksende bo- og arbeidsmarkedene på Nord-Jæren og i Buskerudbyen på lengre sikt. Videre vil det utvikles strategier for videre utbedring og utbygging av veinettet, samt utredes nye farvannstiltak.

E18 Lysaker–Ramstadsletta i Bærum ble startet opp i november 2020. Dette er første etappe av den planlagte utbyggingen av E18 mellom Lysaker og Drengsrud i Viken (Vestkorridoren). Denne etappen omfatter også tverrforbindelsen mellom Gjønnnes og Fornebu. Det pågår videre planlegging av E18 Vestkorridoren.

#### *Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim (korridor 4)*

Regjeringen tar i første seksårsperiode høyde for betydelige midler for å ferdigstille flere store veiprojekter i korridoren, blant annet Rogfast og OPS-prosjektet Sotrasambandet. Videre prioriteres fjordkryssingsprosjektene E39 Ådland–Svegatjørn og E39 Ålesund–Molde, som vil bidra til betydelig reisetidsreduksjon i korridoren. Flere skredsikringsprosjekter på rv. 13 foreslås overført til Nye Veier AS. Bygging av Stad skipstunnel skal bedre framkommeligheten og bidra til økt sikkerhet. I andre seksårsperiode legges det opp til skredsikringstiltak og utbedringer på veinettet for å øke framkommeligheten og tra-

fikksikkerheten. Fjordkryssinger, utbedring av veiene mellom fjordene samt i og rundt byområdene veies mot hverandre. Nye utredninger vil danne grunnlag for utvikling av farvannstiltak.

#### *Oslo–Bergen/Haugesund (korridor 5)*

Satsingen vil bedre kvaliteten på veinettet og sikre skredutsatte strekninger. Videre vil satsingen bedre tilbudet og øke kapasiteten på jernbanen. I første seksårsperiode prioriterer regjeringen fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss. Nye Veier AS sin portefølje utvides med strekningen E16 Skaret–Høgkastet. Prosjektene vil gi en sammenhengende bo- og arbeidsmarkedsregion fra Oslo til Ringerike. I vestre del av korridoren legger regjeringen opp til å prioritere utbygging av vei og jernbane mellom Arna og Stanghelle, som vil gi økt trafikksikkerhet og kapasitet. Regjeringen tar også høyde for fullføring av dobbeltsporutbyggingen mellom Arna og Bergen, i tillegg til flere øvrige veiprojekter, blant annet rv. 36 Skjelsvik–Skyggestein og E134 Røldal–Seljestad. I andre seksårsperiode vil det arbeides videre med å utvikle tiltak som skal bidra

til økt framkommelighet på vei og bane i korridoren.

#### *Oslo–Trondheim, med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund (korridor 6)*

Satsingen på Dovrebanen i første seksårsperiode vil legge til rette for flere og raskere togavganger mellom Hamar og Oslo. Det legges også opp til tiltak for kombigods på jernbane, i tillegg til veiprojekter på rv. 3 i Østerdalen og på E136 i Ålesund. Nye Veier AS har ansvar for en relativt stor andel av aktuelle veiprojekter i korridoren, og vil vurdere tiltak på strekningene de har ansvar for. I andre seksårsperiode vil det utvikles strategier for videre utbedring og utbygging av veinettet, samt utvikles nye tiltak på bane.

#### *Trondheim–Bodø, med armer til svenskegrensen (korridor 7)*

Satsingen på Trønderbanen og Meråkerbanen i første seksårsperiode vil blant annet legge til rette for to tog i timen mellom Melhus og Steinkjer. Regjeringen legger også opp til tiltak for transport

### **Boks 1.1 Viktige endringer i transportsektoren**

Regjeringen har gjennomført reformer i alle deler av transportsektoren. Det er lagt til rette for konkurranse om å levere det beste tilbudet for å stimulere til økt effektivitet og innovasjon, men også til samarbeid der hvor dette bidrar til mer effektiv ressursbruk. Reformene og de organisatoriske endringene virksomhetene har gjennomgått har også gjort at myndighetsrollen har blitt tydeligere, og i mange tilfeller mer adskilt fra den øvrige virksomheten. Organiseringen av sektoren skal ta vare på transportsektorens sterke kompetansemiljøer slik at disse kan utføre sine samfunnsoppdrag.

- Nye Veier AS er etablert og bygger hovedveier mer effektivt.
- Åpningen av jernbanen for konkurranse gir mer jernbane for pengene og bedre tilbud.
- Statens vegvesen har fått en ny og mer effektiv organisasjon.
- Fylkeskommunene har fått administrativt ansvar for fylkesveiene.
- Bompenger reformen reduserte 60 bompengeselskaper til fem.
- Entur er etablert som en nasjonal reiseplanlegger.
- Nytt drosjeregulverk sikrer et framtidsrettet tilbud i by og distrikt.
- Den kommersielle ekspressbusstrafikken er liberalisert og unødige behovsprøving er fjernet.
- Byvekstavgiftene gir bedre framkommelighet og mer miljøvennlige transportløsninger.
- I de største byområdene tar staten en stor del av kostnadene i store kollektivprosjekter.
- Kystruten er konkurranseutsatt.
- Ny organiseringen av Kystverket skal gi effektiviseringsgevinster gjennom å samle relaterte fagfelt organisatorisk.
- Det er nå om lag 70 lav- og nullutslippsferjer på norske samband som følge av offentlige krav og støtteordninger.
- Regjeringens elbilpolitikk har bidratt sterkt til at mer enn 50 prosent av nye personbiler er nullutslippsbiler.
- Avinor og Luftfartstilsynet arbeider for å gjøre Norge til et foregangsland for innfasing av fly med lave eller ingen utslipp.



av kombigods på jernbane mellom Trondheim og Bodø. På vei vil det blant annet tas høyde for større utbedringer av strekninger på E6 nordover fra Grong i Trøndelag til Nordland. Nye Veier AS har ansvar for en relativt stor andel av aktuelle veiprojekter i korridoren, og vil vurdere tiltak på strekningene de har ansvar for. Ved en porteføljeutvidelse vil Nye Veier AS få ansvar for flere strekninger i korridoren. På kystområdet legges det opp til farvannsutbedringer inn mot Mo i Rana. Regjeringen tar høyde for å gi tilskudd til flytting av Bodø lufthavn, som vil frigjøre arealer til byutvikling. Videre er det prioritert å gi tilskudd til ny lufthavn i Mo i Rana, som vil gi en mer hensiktsmessig innflyging og muligheter for å lande og lette med større fly. I andre seksårsperiode vil det utvikles nye tiltak på vei og bane. For jernbanen vil regionforstørring og effektiv godstransport bli tillagt vekt. Nye utredninger vil danne grunnlag for utvikling av farvannstiltak.

#### *Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes (korridor 8)*

Satsingen i første seksårsperiode gjør at flere veiprojekter kan prioriteres for oppstart, blant annet OPS-prosjektet Hålogalandsveien og E6

Megården–Mørsvikbotn. Nye Veier AS vil vurdere tiltak på strekninger de har ansvar for. Ved en porteføljeutvidelse vil Nye Veier AS få ansvar for flere strekninger i korridoren. Regjeringen legger opp til å gjennomføre en rekke tiltak på kystområdet som vil gi økt sikkerhet og bedre framkommelighet for sjøtransporten i korridoren, og det tas høyde for utbetaling av forskutteringsmidler til flere fiskerihavner. Det er fortsatt behov for nye havnefasiliteter i Longyearbyen, men forutsetningene har endret seg siden Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* ble lagt fram. Tiltak på Ofotbanen inngår i pakken for kombigodstransport mellom Oslo og Narvik.

I andre seksårsperiode legges det opp til å utvikle tiltak som vil gi ytterligere utbedring og skredsikring på veinettet i korridoren. Utredning av videre kapasitetsbehov på Ofotbanen vil gi grunnlag for å vurdere behov for planlegging og utvikling av nye tiltak. En videre utvikling av jernbanen i Nord-Norge vil ses i lys av anbefalingen fra konseptvalgutredningen for transportløsninger i Nord-Norge, jf. omtale i kapittel 8.4. Nye utredninger vil danne grunnlag for utvikling av farvannstiltak.



Figur 2.1 Globale og nasjonale utviklingstrekk

Synstolking: Illustrasjonen viser lastebil, skip, drone med pakke, person på flyplass, person som sykler med esker og person som har digitalt møte ved datamaskin.

## 2 Globale og nasjonale utviklingstrekk

Befolkningsutvikling, bosetting, økonomisk vekst og nærings- og handelsmønstre er viktige drivere for transportbehovet. Disse driverne har stort sett utviklet seg stabilt og dannet grunnlaget for forholdsvis forutsigbare framskrivinger av transportetterspørsel. Hovedbudskapet i de tidligere framskrivingene har lenge vært at befolkningsøkning og økonomisk vekst gjør at vi stadig blir flere og reiser mer. Den langsiktige transportplanleggingen har likevel vært beheftet med usikkerhet og med vissheten om at verden er i endring. Nå gjør flere globale og nasjonale utviklingstrekk denne usikkerheten større enn tidligere.

Koronapandemien vil trolig medføre varige endringer i transportatferd og -behov. I tillegg står vi midt oppi en periode med store teknologiske omveltninger som påvirker alle transportformer. Klimaendringene og miljøutfordringene vil kreve en gjennomgripende omstilling i transportsektoren. Samtidig er norsk økonomi under større press enn tidligere, og de globale markedene er preget av mer uro.<sup>1</sup> Dette gjør det vanskeligere å drive langsiktig transportplanlegging.

### 2.1 Framskrivingene viser fortsatt transportvekst

Framskrivingene av transportetterspørsel som er utarbeidet som grunnlag for Nasjonal transportplan 2022–2033 viser forventet utvikling dersom det ikke gjennomføres nye tiltak for å påvirke transportomfang eller transportmiddelfordeling. Framskrivingene gir et faglig grunnlag for å kunne vurdere tiltak og virkemidler i transportplanen, og de gir et utgangspunkt for senere å kunne studere effekten av tiltakene og virkemidlene som iverksettes.

Framskrivingene ble oppdatert i februar 2021 med utgangspunkt i nytt datagrunnlag fra Perspektivmeldingen 2021, Nasjonalbudsjettet 2021 og Statistisk sentralbyrås befolkningsframskrivinger fra 2020.

Framskrivingene tar utgangspunkt i vedtatt politikk og virkemiddelbruk, herunder vedtatte infrastrukturprosjekter og tiltak som vil medføre en betydelig økning i andelen elbiler. Framskrivingene baseres videre på andre viktige drivere for transportutviklingen, som befolkningsutvikling og inntektsvekst.<sup>2</sup>

De oppdaterte framskrivingene indikerer at transportomfanget i Norge vil fortsette å øke. Vekstanslagene er noe lavere enn i Nasjonal transportplan 2018–2029 på grunn av forventninger om lavere befolkningsvekst og redusert økonomisk vekst. Det anslås at innenlands motorisert transportarbeid<sup>3</sup> vil vokse med 25 prosent for persontransport og 29 prosent for godstransport (ekskludert rørlje og naturgass) innen 2050. Om lag halvparten av veksten forventes å komme innen 2030.

Veitransport har størst andel av persontransportarbeidet nasjonalt. Ifølge framskrivingene vil veitransportens andel av transportarbeidet øke noe fram mot 2050, særlig for lange reiser (se figur 2.2). Samlet er det anslått en vekst i veitransport på 28 prosent fram mot 2050, mens det er anslått en samlet vekst i kollektivtransport på 18 prosent i samme periode (buss, tog, trikk, bane og båt).

Det er vanskelig å si om den anslåtte veksten i veitransport er en realistisk utvikling. Trenden de siste årene har vært en utflating av trafikkarbeidet med bil per innbygger. I framskrivingene er det ikke tatt høyde for tiltak for å tilrettelegge for fotgjengere og syklistene. De tar heller ikke høyde for at det innføres restriktive tiltak mot bilkjøring (herunder parkeringsrestriksjoner, økte avgifter og bilfrie bysentrum), utover noe bompenger, hvorav det meste er forutsatt avvirket innen 2050. Vedtatte utbyggingsprosjekter på vei og elektrifi-

<sup>1</sup> Meld. St. 14 (2020–2021) *Perspektivmeldingen 2021*

<sup>2</sup> Prosjekter som er i gang, eller som har anleggsstart i 2019, er lagt til grunn for framtidig infrastrukturtilbud. Nye Veier AS' prosjekter hvor prosess med utbyggingsavtale er igangsatt er også inkludert. Videre er det tatt hensyn til forventninger om gradvis utfasing av bensin- og dieselmotorer og innfasing av batteridrift og ladbare hybridbiler i tråd med forutsetningene i Nasjonalbudsjettet 2021.

<sup>3</sup> Transportarbeid er et mål på omfanget av person- eller godstransporten. Det betegner arbeidet som blir utført når et transportmiddel eller transportsystem frakter et visst antall personer eller et visst antall tonn gods en bestemt avstand.

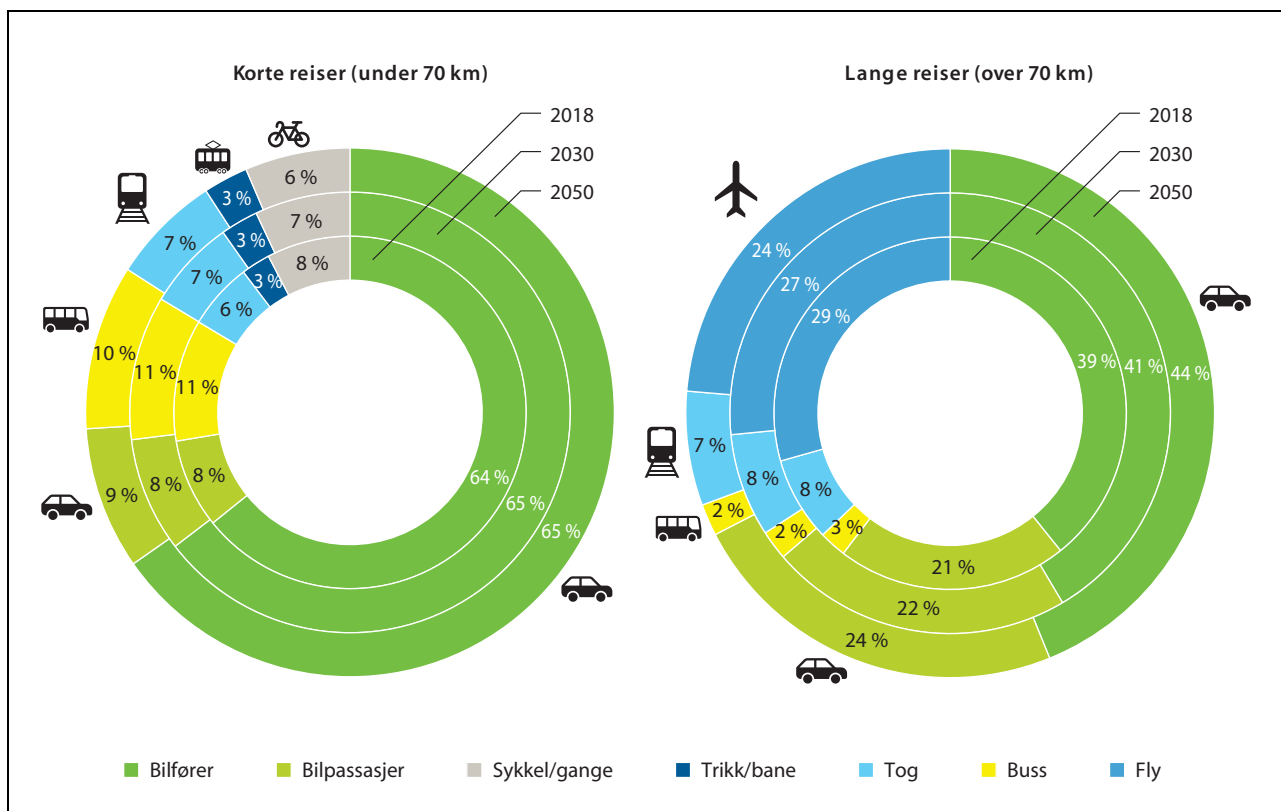
seringen av bilparken er samtidig viktige forklaringer på hvorfor framskrivningene anslår en høyere vekst i veitransport enn i kollektivtransporten fram mot 2050. Det er lagt til grunn samme avgiftsnivå som i dag på elektriske biler. Den forventede veksten i elbilens andel av nybilsalget (anslått til 90 prosent i 2025 og 95 prosent innen 2030), med lavere kilometerkostnader enn for dagens bilpark, er en viktig grunn til at framskrivningene anslår en betydelig reduksjon i utslipp fra transportsektoren, samtidig som veitransporten forventes å øke.

I framskrivningene forventes en reduksjon i de ikke-kvotepfiktige utslippene fra transportsektoren på om lag 27 prosent fra 2019 til 2030. Framskrivningene er en anslått utvikling, gitt videreføring av dagens virkemiddelbruk. Utslippseffekten av politikken som presenteres i Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021–2030* inngår derfor ikke i framskrivningene. Med virkemidlene presentert i klimaplanen vil utslippsreduksjonene bli enda høyere. En styrket innsats for innfasing av nullutslipps-

kjøretøy skal bidra til at en eventuell framtidig trafikkvekst er i tråd med regjeringens klima- og miljømål, som omtales nærmere i kapittel 6.

Persontransportarbeidet med jernbane anslås å øke like mye som veitransporten, med en økning i transportarbeid på 28 prosent fram mot 2050. Ifølge framskrivningene vil likevel persontransportarbeidet på jernbane i likhet med den samlede markedsandelen til gods på jernbane forbli begrenset i forhold til andre transportformer.

Sjøtransport er den dominerende transportformen i framskrivningene av transportarbeidet for gods også i 2050, med 71 prosent av godsmengdene. Veksten i godstransportarbeid forventes imidlertid å bli høyest på vei, med en anslått vekst på 69 prosent fram mot 2050, etterfulgt av transport på bane, med en anslått vekst på 35 prosent for samme periode inkludert transitt av malm og 44 prosent ekskludert all transport av malm. Transport av råolje og naturgass er forutsatt å ha negativ vekst i perioden 2018–2050, noe som medfører en anslått vekst i sjøtransport på bare 6 pro-



Figur 2.2 Transportmiddelfordeling for persontransport på norsk område 2018–2050, andel av totalt antall personkilometer

Synstolking: Figuren viser to sirkeldiagrammer der henholdsvis korte og lange personreiser fordeles på transportmiddel i 2018, 2030 og 2050. For de korte reisene under 70 km, utgjør biltransport om lag tre firedeler av reisene og er svakt stigende over tid. For de lange reisene øker biltransport til om lag to tredeler av reisene fram til 2050. Flytransport ventes å gå ned fra 29 prosent til 24 prosent i perioden fram mot 2050.

Kilde: *Framtidens transportbehov. Framskrivninger for persontransport 2018–2050. Revidering av beregningene fra 2019.* TØI-rapport 1824/2021

sent fram mot 2050 inkludert disse varegruppene, mot 19 prosent uten.

Sykkelandelen har økt marginalt i de store byområdene de siste årene, ifølge Statens vegvesens reisevaneundersøkelse. Veksten i antall turer med sykkel er i framskrivingene anslått til fem prosent fram mot 2050. Det lave anslaget på vekst i sykkeltransport i forhold til andre transportformer, særlig bilkjøring, har flere forklaringer. Det er i beregningene lagt til grunn færre tilbudsforbedringer knyttet til sykkel enn det er for bilkjøring (forbedringer i veinettet samt reduserte kostnader forbundet med bilkjøring). En aldrende befolkning bidrar negativt til omfanget av sykling. Samtidig bidrar en økning i førerkortinnehav for de eldste aldersgruppene, spesielt kvinner, til økt bilbruk blant disse. Framskrivingene tar ikke hensyn til at flere kan vurdere sykkel som et godt alternativ etter hvert som elsyklene blir mer og mer utbredt.

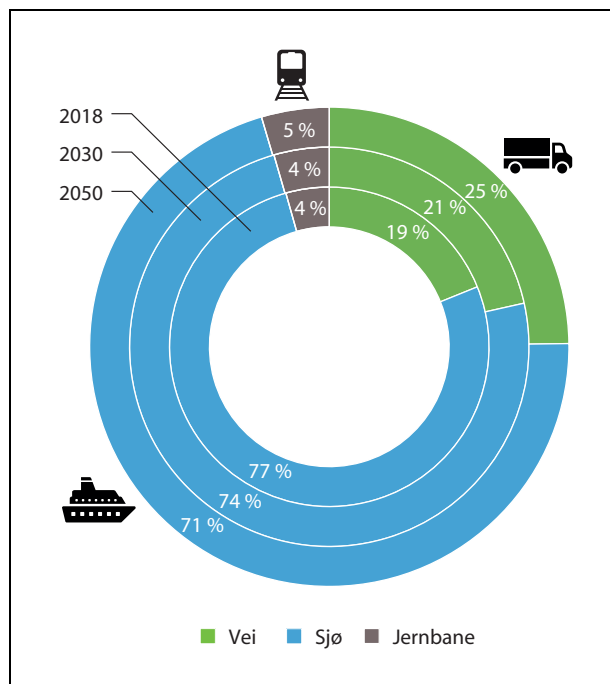
Figur 2.2 og 2.3 viser relativ fordeling mellom de ulike transportformene for henholdsvis persontransport og godstransport i 2018, 2030 og 2050.<sup>4</sup>

Beregningene viser at transportarbeidet øker mest i kystfylkene og korridorane ut fra Oslo. Veksten er lavest på Nord-Vestlandet og i Nord-Norge. Regionale forskjeller drives hovedsakelig av ulik vekst i befolkning og arbeidsplasser, og av de utbyggingsprosjektene som allerede er vedtatt gjennomført.

Det er gjennomført følsomhetsanalyser for å ta høyde for noe av usikkerheten i framskrivingene. I følsomhetsberegninger av befolkningsvekstens betydning, som ble gjort med utgangspunkt i Statistisk sentralbyrås befolkningsframskrivinger fra 2018, er det lagt til grunn høyere anslag på fruktbarhet, levealder og innvandring.<sup>5</sup> Økt befolkningsvekst får størst betydning for vekst i andeler på sykkel, gange og kollektivtransport, mens biltransport øker noe mindre. Årsaken er at økt befolkningsvekst gir flere i yngre og midlere aldersgrupper, hvor sykkelandelen er høyere. Det er grunn til å forvente motsatt effekt ved lavere befolkningsvekst enn anslått. Når følsomhetsanalysen legger til grunn høyere økonomisk vekst, øker transportarbeidet for alle transport-

<sup>4</sup> Statistikk for transportutvikling i 2019 er ikke innarbeidet i oppdatering av de opprinnelige framskrivingene til NTP 2022–2033 fra september 2019. Statistikk for 2019 og 2020 vil innarbeides i nye framskrivinger, som vil danne utgangspunkt for oppdaterte nytteberegninger av prosjektene.

<sup>5</sup> *Framtidens transportbehov. Følsomhetsberegninger av transportframskrivinger og transportutvikling i korridorer*. TØI-rapport 1722/2019



Figur 2.3 Transportmiddelfordeling for godstransport på norsk område inklusiv transitt av malm og eksklusiv råolje og naturgass 2018–2050, andel av total mill. tonnkilometer

Synstolking: Figuren viser et sirkeldiagram for godstransport (tonnkilometer) fordelt på transportmiddel i 2018, 2030 og 2050. Om lag tre firedeler av transporten utføres med båt, om lag 5 prosent med tog mens biltransport står for resten.

Kilde: *Framtidens transportbehov. Framskrivinger for godstransport 2018–2050. Revidering av beregningene fra 2019*. TØI-rapport 1825/2021

former, men med noe høyere vekst for bilreiser. Ved lavere økonomisk vekst enn forutsatt er det grunn til å forvente motsatt effekt.

Det er også gjort følsomhetsberegninger knyttet til koronapandemien, som i dag utgjør et særlig stort usikkerhetselement.<sup>6</sup> Det er mye som tyder på at koronapandemien vil medføre en varig reduksjon i totalt reiseomfang, jf. omtale under avsnitt 2.2.1. Hovedsakelig vil dette gjelde arbeidsreiser, men alle typer reiser vil i større eller mindre grad bli berørt. Det er gjennomført forenklete beregninger for å kartlegge hvordan ulike scenarier for arbeidsreiser vil kunne slå ut for ulike transportformer fram mot 2030. En reduksjon i arbeidsreiser på ti prosent grunnet økt bruk av hjemmekontor og digitale møter gir en anslått reduksjon i samlet trafikkarbeid over døgnet på to til tre prosent for personbil og tre til fire prosent

<sup>6</sup> *Framtidens transportbehov. Framskrivinger for persontransport 2018–2050. Revidering av beregningene fra 2019*. TØI-rapport 1824/2021

for kollektivtransport. Reduksjonen vil bli større dersom de lange arbeidsreisene erstattes med hjemmekontor i større grad enn de korte. Effekten på kø og forsinkelser kan bli betydelig ettersom trafikken i rushtiden reduseres mer enn anslagene for trafikk pr. døgn. Dersom det forutsettes en varig reduksjon på 20 prosent i arbeidsreiser, blir den anslåtte reduksjonen i trafikkarbeid om lag dobbelt så stor. Dersom det i tillegg forutsettes at 20 prosent av de gjenværende kollektive arbeidsreisene omfordeles til bil eller til sykkel ved avstander under fem kilometer, på grunn av en varig skepsis til trengsel ved bruk av kollektivtransport, reduseres biltrafikken med bare tre prosent. Dette scenariet vil gi en anslått reduksjon i kollektivtransport på hele 12 prosent.

Det er ikke gjort beregninger for tjenestereiser. Det gjennomføres betydelig færre tjenestereiser enn arbeidsreiser, men en reduksjon i tjenestereiser vil likevel kunne ha en betydning. For lange reiser er det grunn til å forvente en reduksjon i flyreiser på grunn av redusert reiseaktivitet i næringslivet knyttet til møter og konferanser.

Det er viktig å understreke at forutsetningene i følsomhetsanalysen knytter seg til atferd i en periode med helt eller delvis nedstenging. Det er fortsatt for tidlig å konkludere med hvordan og hvorvidt reisevanene vil endres på lang sikt. Pandemien vil trolig få ulike konsekvenser i ulike deler av landet, avhengig av reisehensikter, transportform og reiselengde.

Det har ikke latt seg gjøre å oppdatere de samfunnsøkonomiske virkningsberegningene med utgangspunkt i de nye framskrivningene fra februar 2021. Virkningsberegningene baserer seg dermed på tidligere framskrivinger av transportomfang med tallgrunnlag fra Perspektivmeldingen 2017, Nasjonalbudsjettet 2019 og Statistisk sentralbyrås befolkningsframskrivinger fra 2018. Hvordan de nye forutsetningene vil påvirke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av de ulike prosjektene er ikke entydig. Perspektivmeldingen 2021 indikerer en noe lavere økonomisk vekst enn perspektivmeldingen 2017, som vil gi en lavere anslått vekst i trafikk- og transportarbeid i forhold til tidligere framskrivinger. SSBs befolkningsframskrivinger fra 2020 er også lavere enn framskrivningene fra 2018 (med i overkant av fem prosent for framskrivningene til 2050), som bidrar til noe lavere trafikkvekst. Samtidig viser Nasjonalbudsjettet 2021 en betydelig økning i anslaget for salg av fossilfrie biler i 2030. Dette vil kunne gi en større vekst, spesielt for biltransport. Samlet vil endringene trolig innebære at prosjektenes nytte reduseres i forhold til gjeldende

beregninger. Den gjennomsnittlige veksten i transportarbeidet til 2050 (for alle transportformer samlet) er i de tidligere framskrivningene anslått til 0,9 prosent per år, mot 0,7 prosent i de oppdaterte framskrivningene.

Veksten i bilbruk var ved de tidligere framskrivningene anslått til å være høyere enn for alle andre transportformer, mens veksten i de nye framskrivningene er tilnærmet lik for tog og bil. Den anslåtte veksten er imidlertid lavere for alle transportformer. Lavere vekst for en transportform vil generelt innebære at trafikantnyttene vil bli lavere. Utslagene i nytteberegningene vil samtidig være ulike fra prosjekt til prosjekt og mellom ulike geografiske områder, avhengig av hvor reduksjonen fra SSBs tidligere framskrivinger er størst. For å kunne fastslå hvordan de nye forutsetningene påvirker de samfunnsøkonomiske beregningene som virksomhetene har gjennomført, må det gjøres nye beregninger med oppdaterte forutsetninger.

Regjeringens tilnærming til prioritering av tiltak og kontinuerlig optimalisering av prosjekter i transportsektoren, som omtales i kapittel 4, vil bidra til håndteringen av den økte usikkerheten knyttet til koronapandemien og stadig raskere teknologiske endringer.

## 2.2 Mulige trendbrudd som framskrivningene ikke tar høyde for

Koronapandemien, ny teknologi, forsterket klimapolitikk og miljøhensyn, endrede samfunnsikkerhetsutfordringer og skift i verdensøkonomien vil kunne prege transportsektoren framover, og innebære brudd i de lange trendlinjene for transportetterspørselen. Disse usikkerhetsfaktorene, som ikke er hensyntatt i transportframskrivningene, er beskrevet i påfølgende delkapitler.

### 2.2.1 Pandemien kan skape varige endringer i reisevaner

Koronapandemien har medført de mest inngripende tiltakene Norge har hatt i fredstid. Norsk økonomi har trolig fått det kraftigste tilbakeslaget siden andre verdenskrig, og nedgangen i internasjonal økonomi og handel er den største i nyere historie.

Strengt smitteverntiltak, både statlig og lokalt, har i kombinasjon med endrede preferanser og opplevd smitterisiko hatt stor betydning for transportetterspørselen, særlig for persontransporten.

På tross av de omfattende smitteverntiltakene og en svært krevende økonomisk situasjon, har transportsektoren levert på de grunnleggende tjenestene og ivarettatt sitt samfunnsoppdrag gjennom pandemien.

Luftfarten er transportformen som er hardest rammet av pandemien og reisebegrensningene mellom land. Fra april 2019 til april 2020 falt antall passasjerer på Avinors lufthavner med 91 prosent. Trafikken tok seg noe opp gjennom sommeren 2020 som følge av færre reiserestriksjoner. Nye restriksjoner høsten 2020 medførte en ny reduksjon i antall passasjerer. I oktober 2020 var passasjertallene 69 prosent lavere enn i oktober året før.

Kollektivtransporten har også blitt hardt rammet, og passasjertallet er redusert for alle kollektivtransportformer. Totalt var det en reduksjon i antall passasjerer på 54,8 prosent i andre kvartal 2020 sammenliknet med samme periode i 2019. Nedgangen er størst for jernbanen, med 60 prosent færre passasjerer, mens de øvrige kollektivtransportformene (båt, buss, sporvei eller forstadsbane) har hatt en reduksjon på over 50 prosent.

Veitransport (gods- og persontrafikk) gikk markant ned like etter nedstengingen i mars 2020 i forhold til samme periode i 2019. Veitransporten tok seg imidlertid opp igjen fra og med mai 2020, noe som trolig delvis skyldtes at flere kollektivreisende byttet over til bil. I august 2020 var omfanget av veitransport bare 3,2 prosent lavere enn samme periode i 2019.

Godstransport på bane og i havnene har i liten grad blitt påvirket av pandemien. Bortfall av persontrafikkinntekter i havner med store innslag av cruise-, hurtigrute- og ferjetrafikk kan likevel redusere framtidig investeringstakt, noe som også vil kunne påvirke havnenes framtidige tilbud til godstransporten. Foreløpige tall for godstransport med jernbane viser en økning på om lag tre prosent brutto tonnkm i 2020, sammenliknet med året før.

Globalt etterspørselsfall har gitt seg utslag i lavere priser på norske eksportvarer, og dermed reduserte eksportinntekter for Norge. Eksportvolumet økte likevel fra 2019 til 2020. Norsk og internasjonal økonomi vil trolig ta seg opp igjen utover i 2021 etter hvert som det gjennomføres vaksinerings- og smitteverntiltakene fjernes. De langsiktige konsekvensene av koronapandemien kjenner vi ennå ikke. Trolig vil pandemien forsterke og aktualisere enkelte av de langsiktige utfordringene vi har sett lenge.<sup>7</sup>

Det er et sentralt spørsmål for transportsektoren hvorvidt vi går tilbake til det som tidligere

var normalen, eller om pandemien vil gi varige atferdsendringer og endringer i transportterspørselen. Dette gjelder særlig innenfor arbeidslivet, hvor smitteverntiltakene har framtvunget økt bruk av digitale verktøy, utstrakt bruk av hjemmekontor (og «hyttekontor»), samt nettbaserte møter og konferanser. Endringer og digital læring som ellers trolig ville tatt flere år, har skjedd på få måneder.

Det har blitt gjennomført flere spørreundersøkelser under pandemien for å se nærmere på hvordan arbeids- og reisevanene har endret seg i ulike faser av pandemien, og om det er grunn til å forvente at endringene er varige. I en undersøkelse utført av Transportøkonomisk institutt (TØI)<sup>8</sup> svarte 7 prosent at de jobbet hjemmefra mer enn to dager i uken før koronapandemien, mens 12 prosent svarte at de vil jobbe hjemmefra mer enn to dager i uken i en normalsituasjon etter pandemien. Andelen som svarer at de vil jobbe minst én dag i uken hjemmefra økte fra 14 til 30 prosent. Andelen som svarte at de ikke ønsker hjemmekontor i framtiden (sjeldnere enn én gang i måneden eller aldri) er redusert fra 39 til 15 prosent.

Urbanet analyse har våren og høsten 2020 gjennomført markedsundersøkelser for å avdekke endringer i reisevaner og preferanser knyttet til bruk av hjemmekontor og behov for å unngå trengsel.<sup>9</sup> Svarene fra våren 2020 tilsier at andelen hjemmekontordager vil dobles fra 8 prosent til 17 prosent i forhold til før pandemien. Svarene fra høsten 2020 tilsier at andelen hjemmekontordager vil øke fra 8 prosent til hele 28 prosent. Svarene tilsier også at andelen som er opptatt av å unngå trengsel på kollektivtransport øker under pandemien, fra 20 prosent før pandemien til 32 prosent i den første undersøkelsen og 42 prosent i oppfølgingsundersøkelsen. Urbanet anslår at nedgangen vil være størst for arbeidsreiser, med en anslått nedgang på 9 prosent i den første undersøkelsen og 21 prosent i oppfølgingsundersøkelsen. Dette vil ifølge Urbanets beregninger kunne medføre en langsiktig nedgang i togtrafikken i InterCity-området på 25 prosent i snitt for alle reisehensikter, med større nedgang for arbeidsreiser.

<sup>7</sup> Meld. St. 14 (2020–2021) *Perspektivmeldingen 2021*

<sup>8</sup> *Koronapandemi, framtidig bruk av hjemmekontor og mulige implikasjoner for transport*. Presentasjon for Samferdselsdepartementet 19. januar 2021. Susanne Nordbakke (Transportøkonomisk institutt)

<sup>9</sup> Urbanet analyse UA-notat 152/2020 *Endring i reisevaner som følge av koronapandemien*

Det er viktig å understreke at svarene i disse undersøkelsene vil være påvirket av grad av restriksjoner og smittesituasjonen på det tidspunkt undersøkelsen ble gjennomført. Det er i tillegg grunn til å forvente regionale forskjeller som ikke kommer fram av disse undersøkelsene, ettersom TØI tar utgangspunkt i Oslo og omegn, mens Urbanets undersøkelse gjelder gitte kommuner i InterCity-området. Undersøkelsene tyder likevel på at det er et betydelig potensial for å redusere omfanget av arbeidsreiser, særlig når det gjelder kollektivtransport, og å få en jevnere fordeling av arbeidsreisene over døgnet.

Samlet vil disse endringene kunne ha spesielt stor betydning for antall jobbreiser og transport i rushtiden i byene. På lengre sikt kan endringene kanskje også få betydning for plassering av arbeidsplasser og mer bosetting utenfor byområdene, men dette er i dag usikkert.

Framtidsutsiktene er også usikre for omfanget av fritidsreiser, spesielt for flytrafikken. Dersom smittefrykt vedvarer, forbrukerpreferanser blir varig endret og folk opplever en varig inntektsnedgang, kan etterspørselen etter fritidsreiser, både i Norge og mellom Norge og andre land, bli redusert.

Det er i dag svært vanskelig å anslå omfanget av og hvor lenge konsekvensene av koronapandemien vil vedvare. Konsekvensene gir økt usikkerhet knyttet til samfunnsøkonomisk lønnsomhet av nye investeringer og hvilke prosjekter som gir mest for pengene. Foreløpig ser det ut til at denne usikkerheten er størst for kollektivprosjekter. Ny tilnærming til prioritering og gjennomføring i planperioden, som beskrives i kapittel 4 og 5, er viktige for å sikre at vi tar de riktige valgene framover i lys av denne usikkerheten.

### 2.2.2 Ny teknologi gir stadig større muligheter

Et viktig utgangspunkt for denne transportplanen er at transportsektoren, både i Norge og internasjonalt, i lang tid framover vil bli preget av flere viktige teknologitrender.

Regjeringens *Ekspertutvalg for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur*<sup>10</sup> har oppsummert disse som automatisering og autonomi, elektrifisering og nullutslippsmobilitet, delingsmobilitet og sømløse reiser, og samhandlende intelligente transportsystemer. Trendene innebærer at

vi må tenke nytt om transportpolitikken, samtidig som de i seg selv også representerer nye løsninger på kjente problemstillinger.

#### *Automatisering og autonomi*

Automatisering og autonomi er trender med flere utviklingsnivå, fra automatisering av enkeltoperasjoner til autonome førerløse framkomstmidler. Innenfor veitransporten går utviklingen mot stadig større grad av automatisering. Dette gjelder også for jernbanen, der førerløse tog allerede finnes flere steder i verden, og til sjøs, blant annet med testing av autonome skip i Trondheimsfjorden. I kommersiell luftfart har autopilot-funksjonalitet allerede vært i bruk i mange år. I tillegg skjer det en rask utvikling av autonome droner, som kan brukes til varetransport og på sikt kanskje også godstransport og persontransport.

De teknologiske drivkreftene som fremmer automatisering er først og fremst kunstig intelligens, maskinlæring, sensortechnologi, samt et stadig økende datatilfang i transportsektoren. Her skjer det en rask utvikling som kan gi gevinster på en rekke områder, som trafiksikkerhet, framkommelighet, oppetid, sparte kostnader og redusert behov for bemanning innen både gods- og persontransport. I framtiden vil for eksempel tilgang til kjøretøy kunne bli enklere for transportbrukere som ikke har førerkort, som barn, ungdom, eldre og personer med funksjonshemninger. Nye digitale mobilitetsløsninger vil måtte utvikles innenfor rammen av et godt personvern, og må være i tråd med personopplysningsloven.

#### *Elektrifisering*

Fortsatt innfasing av elektrifisering og nullutslippsløsninger vil prege norsk transportsektor gjennom planperioden. Teknologiske gjennombrudd, blant annet knyttet til batteriutvikling og utvikling av brenselcelleteknologi, samt internasjonale forpliktelser om reduserte klimagassutslipp, gjør denne utviklingen både mulig og nødvendig. Bruk av nullutslippsteknologi og regjeringens virkemidler for å fremme dette, er nærmere omtalt i kapittel 6.1.

#### *Delingsmobilitet og sømløse reiser*

Digitaliseringen har endret forretningsmodellene i mange bransjer, og vi ser en klar trend hvor det blir mer vanlig å leie enn å eie. Det finnes mange varianter av denne utviklingstrenden, som gjerne går under navnet delingsøkonomi, nye forretningsmodeller eller plattformøko-

<sup>10</sup> *Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet*. Ekspertutvalget – teknologi og fremtidens transportinfrastruktur (2019)



nomi. Felles for disse er en kraftfull effektivisering av transaksjonen mellom tilbyder og etterspører gjennom digitale løsninger. I transportsektoren har dette gitt en vekst i nye tjenester som bildeling, sykkeldeling, mikromobilitet (som elsparkeykler), samkjøring og taxitjenester. Et trekk er framveksten av mer komplette transporttjenester, gjerne som en sømløs kombinasjon av ulike transportmidler i én og samme reise. Økt delingsmobilitet vil kunne føre til endringer i transportsektoren, blant annet ved å viske ut skillet mellom privat og kollektiv transport og mellom persontransport og godstransport gjennom fleksible, kombinerte tjenester. Det kan for eksempel også gi nye muligheter i tynt befolkede områder, der kundegrunnlaget for tradisjonell kollektivtransport er begrenset.

#### *Samhandlende intelligente transportsystemer*

Både transportenheter og tilhørende infrastruktur kan utstyres med sensor-, kommunikasjons-, navigasjons- og beslutningsstøttesystemer. Slik kan enheter i transportsystemet kommunisere med hverandre og med objekter i infrastrukturen. En slik datautveksling gjør samhandling mellom aktørene og objektene i transportsystemet mulig, og åpner for utvikling av avansert, proaktiv trafikkstyring og bedre muligheter for påvirkning av trafikal atferd.

Tilgang til store datamengder i sanntid kan gi simultan oversikt over reisebehov og reisestrømmer, tilstand og fyllingsgrad på kollektivtransport og kjøretøy. Samtidig kan det gi oversikt over trafikksituasjonen for kollektivsystemer og infrastruktur. Dette kan gi grunnlag for en mer dynamisk og optimalisert planlegging og styring av transportene, og kan bidra til effektivitet og økt kapasitetsutnyttelse av eksisterende kollektivtilbud, kjøretøy og transportinfrastruktur. Å utnytte dette mulighetsrommet er bakgrunnen for mye av den europeiske og internasjonale regelverksutviklingen knyttet til intelligente transportsystemer innen alle transportformene.

Hvordan regjeringen vil gripe mulighetene som ligger i den teknologiske utviklingen, er nærmere omtalt i kapittel 5 og 6.

### **2.2.3 Klimapolitikk og miljøhensyn blir stadig viktigere**

Klimaendringene berører samfunnet vårt i stadig større grad. Det er to hovedutfordringer som peker seg ut: å håndtere effekter av klimaendringene gjennom ulike former for klimatilpas-

ning, og å omstille økonomien til et lavutslippssamfunn der utslippene er vesentlig lavere enn i dag.

Siden det er usikkert hva konsekvensene av klimaendringene, klimapolitikk og klimarelatert teknologisk utvikling vil være, står vi overfor klimarisiko. *Klimarisikoutvalget*<sup>11</sup> peker på at det er ulike former for klimarisiko. Fysisk klimarisiko er risiko knyttet til konsekvensene av fysiske endringer i miljøet. Overgangsrisiko er risiko knyttet til konsekvensene av klimapolitikken og den teknologiske utviklingen ved overgang til et lavutslippssamfunn. Tilpasning til fysisk klimarisiko omtales som klimatilpasning i denne meldingen, og er nærmere beskrevet i kapitlene som omhandler samfunnssikkerhet, jf. kapittel 2.2.4, kapittel 8.5 og kapittel 10.2. Klima- og miljøpolitikk og null- og lavutslippsteknologi i transportsektoren er nærmere omtalt i kapittel 6.

Økt kunnskap om at klimaendringene har store konsekvenser har ført til etablering av virkemidler for å redusere klimagassutslipp og tilpasse samfunnet til et endret klima. En av de viktigste trendene i transportsektoren for å møte klimautfordringene er elektrifisering, som beskrevet i kapittel 2.2.2. Klimapolitikk som karbonprising, regulering og stimulering av teknologiutvikling vil påvirke aktørers atferd. Både teknologisk utvikling og redusert etterspørsel etter fossil energi vil slå inn i norsk økonomi på ulike måter.

Som beskrevet i kapittel 2.1, tar ikke framskrivningene høyde for forsterket klimapolitikk. Som følge av våre internasjonale forpliktelser og nasjonale klimamål legger regjeringen i klimaplanen fram forsterket virkemiddelbruk for å redusere utslippene mer enn hva utslippsframskrivningene anslår. Hvordan dette vil påvirke transportetterspørselen er svært usikkert, men en strammere klimapolitikk vil blant annet kunne påvirke kostnadene ved transport, endre brukerpreferanser for transportmiddel og endre forutsetningene for samferdselsprosjekter.

Det pågår en kontinuerlig utvikling av miljøregelverket. Økt oppmerksomhet i samfunnet knyttet til de negative miljøkonsekvensene av utvikling av transportinfrastruktur kan gi økte krav om å redusere miljøkonsekvensene raskt og utover hva som inngår i planleggingen i dag. Dette kan blant annet påvirke prosjektenes kostnader og framdrift. Det er for eksempel en økende oppmerksomhet knyttet til konsekvensene av transportsektorens arealbeslag, særlig karbonrike arealer, og økende grad av kartlegging og

<sup>11</sup> NOU 2018: 17 *Klimarisiko og norsk økonomi*

kunnskap om dette kan påvirke valg av konsepter og traseer.

Klima- og miljøvirkemidler i transportsektoren er nærmere omtalt i kapittel 6.

#### 2.2.4 Samfunnssikkerheten utfordres

Transportsektoren vil stå overfor flere utfordringer på samfunnssikkerhetsområdet i årene som kommer. Transportsektoren er i rask endring. Spesielt vil den økte bruken av ny teknologi veve samfunnssektorer sammen og øke sårbarheten. Både ondsinnede aktører og farer knyttet til naturhendelser og ulykker er mulige trusler. Regjeringen har i Meld. St. 5 (2020–2021) *Samfunnssikkerhet i en usikker verden* redegjort for utfordringsbildet og implikasjoner for arbeidet med samfunnssikkerhet og nasjonal sikkerhet.

Transportsektoren er i økende grad understøttet av ulike digitale systemer. Driftsstans eller annen funksjonssvikt i disse systemene kan være et resultat av logiske, fysiske og menneskelige feil, eller av ondsinnede handlinger som sabotasje. Også manglende tilførsel av kritiske innsatsfaktorer, som strøm eller elektronisk kommunikasjon, kan påvirke sikkerheten. I takt med digitaliseringen av samfunnet ellers, har den digitale avhengigheten utviklet seg til å representere en overordnet sårbarhet for hele transportsystemet.

De nasjonale sikkerhetstjenestene har de siste årene meldt om en økt risiko for sikkerhetstruende virksomhet i Norge. Truslene er knyttet til fremmed statlig etterretning, påvirkningsoperasjoner, terror og cyberkriminalitet. Digitaliseringen av transportsektoren har utvidet mulighetsrommet til ondsinnede aktører, og transportsystemet vurderes fortsatt som et utsatt mål for terrorisme.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen for Norge er i endring, og det er ventet at økt rivalisering mellom verdens stormakter vil prege utviklingen i årene framover. Dette stiller økte krav til sivilt-militært samarbeid for å ivareta samfunns- og statssikkerhet. Transportsektoren har en sentral rolle i det moderniserte totalforsvarskonseptet gjennom å støtte Forsvarets behov for tilgang til transportinfrastruktur, driftstjenester og andre transportressurser. Det er en utfordring at det kan oppstå situasjoner der det militære kapasitetsbehovet vil fortrenge det sivile behovet, eksempelvis i krisesituasjoner hvor en skal drive militær styrkeoppbygging og mottak av allierte, og samtidig forflytte og/eller evakuere sivile.

Klimatilpasning handler om vurderinger og tiltak for å tilpasse natur og samfunn til effektene av

nåværende eller framtidig klima, for å forebygge mot uønskede virkninger. Fram mot 2100 er det ventet at hyppigheten av og styrken i naturhendelser øker som konsekvens av et klima i endring. Hyppigere intenst styrtregn, flom og skred vil kunne utsette infrastruktur og bygninger for påkjenninger de ikke alltid er solide nok til å stå imot. Det kan, isolert sett, føre til redusert transportsikkerhet og framkommelighet. Slike hendelser vil også kunne gjøre stor skade i områder som tidligere har blitt vurdert som forholdsvis sikre. Styrket vedlikehold, skredsikring, skredvarsling og beredskap er sentrale virkemidler for å gjøre transportsystemet bedre dimensjonert for den økte belastningen. Klimatilpasning i prioriteringene av drift og vedlikehold er nærmere omtalt i kapittel 10.2.2.

I kapittel 8.5 er samfunnssikkerhet i transportsektoren nærmere omtalt.

#### 2.2.5 Økt uro i globale markeder vil kunne påvirke transportstrømmene

Global handel og produksjon har stor betydning for transportstrømmer nasjonalt og internasjonalt. Teknologisk utvikling, med kraftig fallende transport- og kommunikasjonskostnader, reduksjon av toll og andre hindre mot handel og kapitalflyt, har vært viktige elementer i globaliseringen de siste tiårene. En voksende verdensøkonomi er en sterk drivkraft for økt gods- og persontransport.

Globaliseringen har gitt store samfunnsmessige endringer. Oppdeling av produksjonskjedene og internasjonal arbeidsdeling er eksempler på dette. Globaliseringen har blant annet ført til global skalering av produksjonen og store endringer i omfang og lokalisering av produksjon og konsum. Reduserte transportkostnader og digitalisering er viktige faktorer for at utviklingen har skjedd så raskt. Endringer i produksjons- og transportkostnader gir nye handelsmønstre, og den internasjonale handelen med varer og tjenester har vokst raskere enn den samlede produksjonen.

Det er samtidig tegn som tyder på at økningen i global handel vil kunne avta framover. Det ser ut til å være en trend at produksjon flyttes tilbake til det opprinnelige opphavslandet eller til nærområdene. Dette kan være som følge av nye teknologiske løsninger som gjør dette rimeligere, eller utrygghet i forsyningskjeder. Videre er det et økende press på internasjonalt handelssamarbeid og på regelverket for global handel. Denne utviklingen kan ha blitt forsterket under koronapandemien, som har påskyndet en utvikling der handel og avhengighet av andre land oppfattes som en

sårbarhet og ikke bare som et gode. Selv om internasjonale verdikjeder fortsatt fungerer, ser økende proteksjonisme ut til å være en enda større utfordring nå enn før utbruddet av pandemien.

De langsiktige følgene for norsk handel vil kunne bli store, som i sin tur vil påvirke transportstrømmene. Det er svært vanskelig å forutse konsekvensene for transportsektoren, og disse forholdene endrer dermed ikke i seg selv tilråningene i denne transportplanen. Utviklingen og usikkerheten i global handel er imidlertid viktig å vurdere ved gjennomføringen av planen og i senere transportplaner.

### **2.3 Håndtering av usikkerhetene**

---

I Nasjonal transportplan 2022–2033 introduseres flere nye grep som skal søke å håndtere usikker-

hetene beskrevet i foregående delkapitler. Kontinuerlig optimalisering, porteføljestyring og porteføljeutvikling er sentrale grep for å takle en usikker framtid. Dette er nærmere omtalt i kapittel 4. Usikkerheten håndteres også ved å ikke legge inn oppstart av konkrete infrastrukturprosjekter i andre seksårsperiode. Dette åpner for at det om noen år kan være mulig å finne bedre og mer samfunnsøkonomisk lønnsomme måter å løse transportutfordringene på enn vi ser i dag.

I kapittel 5 redegjør vi for tiltak som skal gjøre transportsektoren i stand til å hente ut gevinstene som teknologiutviklingen kan gi, og i kapittel 6, 7 og 8 viser vi hvordan transportsektoren skal bidra til å nå klima- og miljømålene, nullvisjonen for drepte og hardt skadde og målene om en enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet.



Figur 3.1 Målene for transportsektoren bygger opp under en bærekraftig utvikling

Synstolking: Illustrasjonene viser to personer som driver planlegging ved et bord, person ved datamaskin, person på benk som leser, person som spaserer, person med barnevogn på kollektivholdeplass, personer som sykler.

### 3 Målene for transportsektoren bygger opp under en bærekraftig utvikling

Mulighetene til å forflytte seg og å skaffe til veie varer og tjenester er en vesentlig del av livskvaliteten for de fleste mennesker i verden. Gode transportmuligheter er viktig for en bærekraftig utvikling. Derfor er personlig mobilitet og velfungerende transportsystemer sentralt for bærekraftsmålene. Uten velfungerende transport og mobilitets tjenester er det krevende for ethvert samfunn å ivareta befolkningens behov, både når det gjelder sikkerhet, helsetjenester, sysselsetting, velfungerende byer og lokalsamfunn og sunt klima og miljø. Samtidig har transport tradisjonelt påvirket oss og våre omgivelser negativt gjennom utslipp, ulykker, inngrep i naturen, kø og trengsel. Derfor må transportsektoren tilpasses til å løse slike utfordringer for å nå bærekraftsmålene. Også EUs nylig fremlagte mobilitetsstrategi<sup>1</sup> legger opp til bærekraftig, robust og smart mobilitet.

Nasjonal transportplan 2022–2033 skal bidra til et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem. Regjeringen vil få mer igjen for bruk av fellesskapets ressurser, bruke ny teknologi effektivt, bidra til å nå klima- og miljømål, videreføre nullvisjonen for drepte og hardt skadde og legge til rette for en enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet.

#### 3.1 Bærekraftsmålene

I 2015 vedtok FNs medlemsland 17 mål for bærekraftig utvikling fram mot 2030. Bærekraftsmålene gjelder for alle land. Målene er et veikart for den globale innsatsen for en bærekraftig utvikling ved at de viser miljø, økonomi og sosial utvikling i sammenheng.

<sup>1</sup> *Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future*. COM (2020) 789 final



Figur 3.2 Bærekraftsmålene

Synstolking: Figuren er en grafisk fremstilling av de 17 bærekraftsmålene.

Flere av målene har betydning for transportsektoren:

- 3: Sikre god helse og fremme livskvalitet for alle, uansett alder
- 6: Sikre bærekraftig vannforvaltning og tilgang til vann og gode sanitærforhold for alle
- 7: Sikre tilgang til pålitelig, bærekraftig og moderne energi til en overkommelig pris for alle
- 8: Fremme varig, inkluderende og bærekraftig økonomisk vekst, full sysselsetting og anstendig arbeid for alle
- 9: Bygge robust infrastruktur, fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og bidra til innovasjon
- 11: Gjøre byer og bosettinger inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige
- 12: Sikre bærekraftige forbruks- og produksjonsmønstre
- 13: Handle umiddelbart for å stoppe klimaendringene og bekjempe konsekvensene av dem
- 14: Bevare og bruke hav og marine ressurser på en måte som fremmer bærekraftig utvikling
- 15: Beskytte, gjenopprette og fremme bærekraftig bruk av økosystemer, sikre bærekraftig skogforvaltning, bekjempe ørkenspredning, stanse og reversere landforringelse samt stanse tap av artsmangfold
- 17: Styrke virkemidlene som trengs for å gjennomføre arbeidet, og fornye globale partnerskap for bærekraftig utvikling

Transportplanen og oppfølgingen av den vil virke positivt på mulighetene for Norge til å nå flere av bærekraftsmålene innen 2030. Dette gjelder særlig målene knyttet til trafikksikkerhet, planlegging, ressurs- og arealbruk, tilgjengelighet og universell utforming. Dette er spesielt aktuelt under mål 3 og mål 11:

- Halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkkulykker (3.6)
- Tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, bedre sikkerheten på veiene, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsett funksjonsevne og eldre (11.2)
- Innen 2030 styrke inkluderende og bærekraftig urbanisering og muligheten for en deltagende, integrert og bærekraftig samfunnsplanlegging og forvaltning i alle land (11.3)
- Tilgang til trygge, inkluderende og tilgjengelige grøntområder og offentlige rom, særlig for

kvinner og barn, eldre og personer med nedsett funksjonsevne (11.7)

Regjeringen vil våren 2021 legge fram en melding til Stortinget om norsk innsats for bærekraftig utvikling, som vil inneholde en nasjonal plan for arbeidet med bærekraftsmålene. Planlegging etter plan- og bygningsloven er et effektivt styringsverktøy for bærekraftig samfunnsutvikling og arealbruk og for å bidra til bærekraftige transportløsninger.

Transportvirksomhetene jobber målrettet med bærekraftsmålene internt og i kontakten med andre myndigheter og aktører. Blant annet har flere virksomheter planlagt og tatt i bruk indikatorer for å rapportere på oppnåelse av bærekraftsmålene. Et tettere samarbeid og erfaringsutveksling mellom virksomhetene vil være nyttig i arbeidet med å ta i bruk relevante bærekraftsmål i egne organisasjoner.

### 3.2 EUs mobilitetsstrategi

EU-kommisjonen presenterte i desember 2020 sin nye mobilitetsstrategi: *Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future*. Strategien får betydning for norsk transportpolitikk framover, siden EUs transportregelverk i stor grad anses som EØS-relevant, og vil innlemmes i EØS-avtalen.

Strategien framhever klima og bærekraft som de viktigste utfordringene framover, og at *EUs grønne giv*<sup>2</sup> vil avhenge av om man lykkes med å redusere klimagassutslippene på transportområdet. Strategien inneholder konkrete milepæler som skal nås innen 2030, 2035 og 2050. Strategien er strukturert rundt stikkordene «bærekraftig», «smart» og «robust» mobilitet. Den omfatter alle transportformene. Strategien er forankret i *EUs grønne giv*, særlig i målet om 90 prosent reduksjon i klimagassutslippene i transportsektoren innen 2050. Regjeringen vil følge det videre arbeidet med oppfølging av strategien tett.

### 3.3 Målene for transportsektoren

Utviklingen av transportsystemet er en viktig del av Norges bidrag til en bærekraftig utvikling.

<sup>2</sup> *The European Green Deal* – melding (communication) publisert 11. desember 2019 av Europakommisjonen



Figur 3.3 Målene for transportsektoren

Synstolking: Figuren illustrerer målene for transportsektoren med det overordnede målet *Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050* i en boks på toppen. Under er de fem likestilte målene i bokser ved siden av hverandre. Disse målene er *Mer for pengene*, *Effektiv bruk av ny teknologi*, *Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål*, *Nullvisjon for drepte og hardt skadde* og *Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet*.

Regjeringen har utviklet ett overordnet mål og fem likestilte mål for utviklingen av transportsektoren. Figur 3.3 viser regjeringens mål for transportsektoren.

Nasjonal transportplan gir rammene for utviklingen av transportsystemet og -tilbudet i en tolvårsperiode, med spesiell vekt på prioriteringer i de første seks årene. Som grunnlag for planen ligger samtidig langsiktige mål for utviklingen i sektoren. For å oppnå et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050 ønsker regjeringen blant annet å få *mer for pengene* og å *bruke ny teknologi effektivt*. Regjeringen vil gjøre *reisehverdagen enklere* og *øke konkurransevnen for næringslivet*, og er derfor opptatt av å sikre god kvalitet på transportsystemet for personer og gods i hele landet. Samtidig vil regjeringen videreføre *nullvisjonen for drepte og hardt skadde* og sørge for transportsektorens bidrag til *oppfyllelse av Norges klima- og miljømål*.

Forutsetningene for å nå målene for transportsektoren vil variere i vårt langstrakte land med store forskjeller i avstander, topografi og befolkningstetthet. Ved valg av ressursbruk og løsninger er det nødvendig å ta hensyn til balansen i oppnåelsen av de ulike målene.

Transportplanen retter spesiell oppmerksomhet mot hvordan vi kan legge til rette for at

barn og unge kan bevege seg trygt og fritt gjennom en egen Barnas transportplan i kapittel 9.

#### *Mer for pengene – ansvarlig bruk av fellesskapets ressurser*

Regjeringen prioriterer samferdselssektoren høyt. Samtidig ventes det framover mindre handlingsrom i norsk økonomi, og det har vært nødvendig å ta grep for å få bedre kostnadsstyring og -kontroll i sektoren. Et mer effektivt transportsystem, som med lavere kostnader løser de viktigste utfordringene først og skaper nye muligheter, har stor verdi både i vår tid og for senere generasjoner. Hovedgrepene for å oppnå mer for pengene blir presentert i kapittel 4.

#### *Effektiv bruk av ny teknologi*

Regjeringen ønsker mer dynamiske vurderinger av hva som til enhver tid er hensiktsmessige tiltak for å løse transportutfordringene. Med denne transportplanen får transportvirksomhetene et incentiv til kontinuerlig å arbeide med forbedringer basert på nye teknologiske muligheter. Effektiv bruk av ny teknologi vil gi en enklere reisehverdag, økt konkurransevne for nærings-

livet, mer for pengene, bidra til nullvisjonen for drepte og hardt skadde, og redusere klimagassutslipp og negativ miljøpåvirkning fra sektoren. Hvordan sektoren skal satse på teknologi blir presentert i kapittel 5.

#### *Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål*

Nasjonal transportplan 2022–2033 skal bidra til å oppfylle Norges klima- og miljømål gjennom blant annet å redusere klimagassutslipp, arealbeslag, støy, lokal luftforurensning og forringelse av naturmangfold. Under Parisavtalen har Norge forpliktet seg til å kutte utslippene av klimagasser med minst 50 og opp mot 55 prosent innen 2030. Gjennom klimaavtalen vi har inngått med EU har Norge fått et mål om å redusere de ikke-kvotepliktige utslippene med 40 prosent innen 2030 sammenliknet med 2005-nivå. Klimaavtalen med EU innebærer at vi for de ikke-kvotepliktige utslippene får et utslippsbudsjett for årene 2021–2030. I tillegg har regjeringen satt et mål om å overoppfylle forpliktelsen i klimaavtalen med EU, og regjeringen vil redusere de ikke-kvotepliktige utslippene med 45 prosent. I tillegg er det lovfestet at Norge skal være et lavutslippssamfunn i 2050. Hvordan sektoren skal bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål blir presentert i kapittel 6.

#### *Nullvisjon for drepte og hardt skadde*

Regjeringen har fortsatt svært høye ambisjoner for transportsikkerheten og arbeider etter visjo-

nen om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd, dvs. nullvisjonen. Ny teknologi vil i planperioden bidra til økt transportsikkerhet, samtidig som ny teknologi også medfører utfordringer som må håndteres. For veitrafikken er regjeringens ambisjon at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde, med maksimalt 50 drepte, og at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. Hvordan regjeringen skal arbeide for at ambisjonen nås presenteres i kapittel 7.

#### *Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet*

Et velfungerende transportnett, som knytter hele Norge sammen, er nødvendig for å skape velferd, økonomisk vekst, bærekraftige regioner og byer med gode og likeverdige muligheter for alle innbyggere. Vei, jernbane, sjøtransport og luftfart binder sammen et land med til dels utfordrende geografi, desentralisert bosettings- og næringsstruktur og varierende utfordringer. Infrastrukturen og tjenestene i transportnettet skal også levere kapasitet og sikkerhet i krevende vintervær og kunne håndtere påkjenninger fra klimaendringer. I storbyområdene skal store mengder mennesker og gods flyttes på begrenset plass. Hvordan regjeringen skal arbeide for en enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet presenteres i kapittel 8.

Det er utviklet indikatorer for hvert av målene som omtales i de etterfølgende kapitlene.







Figur 4.1 Mer for pengene i transportsektoren

Synstolking: Illustrasjonene viser biler på vei, voksen med barn på sykkel, jernbanebru, stolpediagram, to personer som driver planlegging ved et bord.

## 4 Mer for pengene i transportsektoren

Denne regjeringen har gjennomført en historisk høy satsing på transport. Dette har gitt store nyttevirkninger både for næringsliv og privatpersoner. Regjeringen er samtidig opptatt av å forvalte fellesskapets midler på best mulig måte, og at vi i en tid med raske teknologiske endringer ikke låser oss til gårsdagens svar og gjør feilinvesteringer. Mer for pengene har derfor vært et gjennomgående tema i arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033. Framover skal vi fortsette å lete etter de beste løsningene, gjøre de rette prioriteringene, og gjennomføre prosjektene på en effektiv måte for å nå våre mål til lavest mulig kostnad for samfunnet.

For å sikre at vi får mer for pengene endrer vi også premissene for gjennomføring av planen. Der tidligere nasjonale transportplaner forsøkte å fastslå i detalj hva som skulle bygges når gjennom hele planperioden, setter denne transportplanen rammene for at viktige valg også kan tas til andre tidspunkter når dette er riktig. Der tidligere nasjonale transportplaner ble kritisert for et ensidig prosjektfokus, setter denne transportplanen enkeltprosjekter i sammenheng med andre tiltak. Der arbeidet med tidligere transportplaner bar preg av en konkurranse om å komme med i planen for å sikre «sitt» prosjekt, er denne transportplanen startskuddet for en konkurranse om å gjøre prosjektene bedre slik at de prioriteres høyere opp mot andre prosjekter. Dette legger også til rette for at transportvirksomhetene kan se tiltak i sammenheng og lære på tvers av prosjekter og av hverandre. Vi vil ikke lenger ha en transportplan som låser ressursbruk og prosjektutforming uavhengig av kostnadsøkninger, nye teknologiske muligheter og endringer i transportbehovet. Regjeringen vil innføre porteføljestyring slik at virksomhetene underveis i planperioden kan foreslå rekkefølge og omfang på prosjekter og tiltak som gjennomføres innenfor rammen av Nasjonal transportplan 2022–2033. Dynamikken med optimalisering og porteføljestyring gir transportvirksomhetene klare føringer om å oppnå mer for pengene.

Samferdselsdepartementet har hatt en tettere dialog med regionalt folkevalgt nivå om hva de ser som de største utfordringene og mulige løsninger

som skal håndtere disse. Videre har det vært et mer dynamisk arbeid overfor transportvirksomhetene, som har fått en rekke faglige oppdrag fra departementet. Virksomhetene er i flere omganger blitt utfordret til å optimalisere prosjektene ved å øke nytten og redusere kostnadene. Transportvirksomhetene har vist at det er store muligheter for å få mer for pengene. For veiprosjekter som er prioritert i Nasjonal transportplan 2022–2033 som også var prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023 har det vært en gjennomsnittlig kostnadsreduksjon på 17 prosent, uten at det gir vesentlig endring i måloppnåelse, mens tilsvarende tall i forrige Nasjonal transportplan viste en kostnadsøkning på om lag 40 prosent. Kostnadsanslagene for InterCity har økt fra forrige plan. Potensialet for kostnadsreduksjon i jernbaneprosjekter framover kan likevel være betydelig. Det er sett på ulike varianter av verdi-optimalisering av InterCity-konseptet, som kan redusere kostnadene for gjenstående utbygging fra om lag 150 mrd. kroner til om lag det halve. I det videre arbeidet med optimalisering legges det vekt på etterspurte forbedringer i togtilbudet, i form av økt frekvens og reduserte reisetider, uten at det er nødvendig å bygge sammenhengende dobbeltspor. Det verdi-optimaliserte InterCity-konseptet skal vurderes videre, og inngår i porteføljestyringen.

For å vurdere om vi får mer for pengene er det fastsatt indikatorer som viser netto nytte for aktuelle prosjekter og endring i investeringskostnad fra Nasjonal transportplan 2018–2029. Det vises til kapittel 10 og 11 for nærmere omtale av samfunnsøkonomiske virkninger.

*Regjeringen vil:*

- fortsette å hente ut gevinstene av reformene i transportsektoren
- prioritere etter hvilke utfordringer vi skal løse, og ikke låse oss til detaljerte prosjekter
- innføre porteføljestyring i transportsektoren, hvor kontinuerlig optimalisering, konkurranse, læring og mer helhetlig utbygging skal bidra til at vi velger de beste løsningene og får mer igjen for pengene

- videreutvikle de samfunnsøkonomiske analysene og øvrig beslutningsgrunnlag for en helhetlig, bærekraftig og langsiktig strategisk planlegging
- ta i bruk næringslivets potensial til å skape framtidsrettede løsninger, blant annet gjennom å legge til rette for mer tidlig involvering og smart bruk av anskaffelses- og kontraktstrategier

#### **4.1 Optimalisering og porteføljestyring: Investeringene forbedres og de beste gjennomføres først**

En nasjonal transportplan med god overordnet styring og langsiktig planlegging er startpunktet for god gjennomføring av investeringer, drift og vedlikehold. Når styringen ikke låser virksomhetene til konkrete løsninger for tidlig, legges det til rette for at virksomhetene kontinuerlig kan optimalisere prosjekter og tiltak og lete etter muligheter for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til prosjektene. Regjeringen ønsker sunn konkurranse mellom prosjektene, og å få fram en kultur der virksomhetene lærer av beste praksis. Det er viktig at dette dynamiske forbedringsarbeidet får konsekvenser for hvilke prosjekter som gjennomføres. Det oppnår vi ved å innføre porteføljestyring av de store investeringsprosjektene i sektoren. Dette innebærer at virksomhetene innenfor rammene av Nasjonal transportplan 2022–2033 skal anbefale prosjektenes omfang og rekkefølge.

Virksomhetene har allerede i dag frihet til å søke de beste løsningene uten detaljstyring innenfor store deler av sitt budsjett, eksempelvis innen drift og vedlikehold. Gjennom porteføljestyring av de store investeringene legger vi til rette for at de beste prosjektene gjennomføres først. Erfaringene med Nye Veier AS har vist at denne tilnærmingen gir insentiv til å bidra til at prosjektene blir bedre både for transportvirksomheten og for samfunnet.

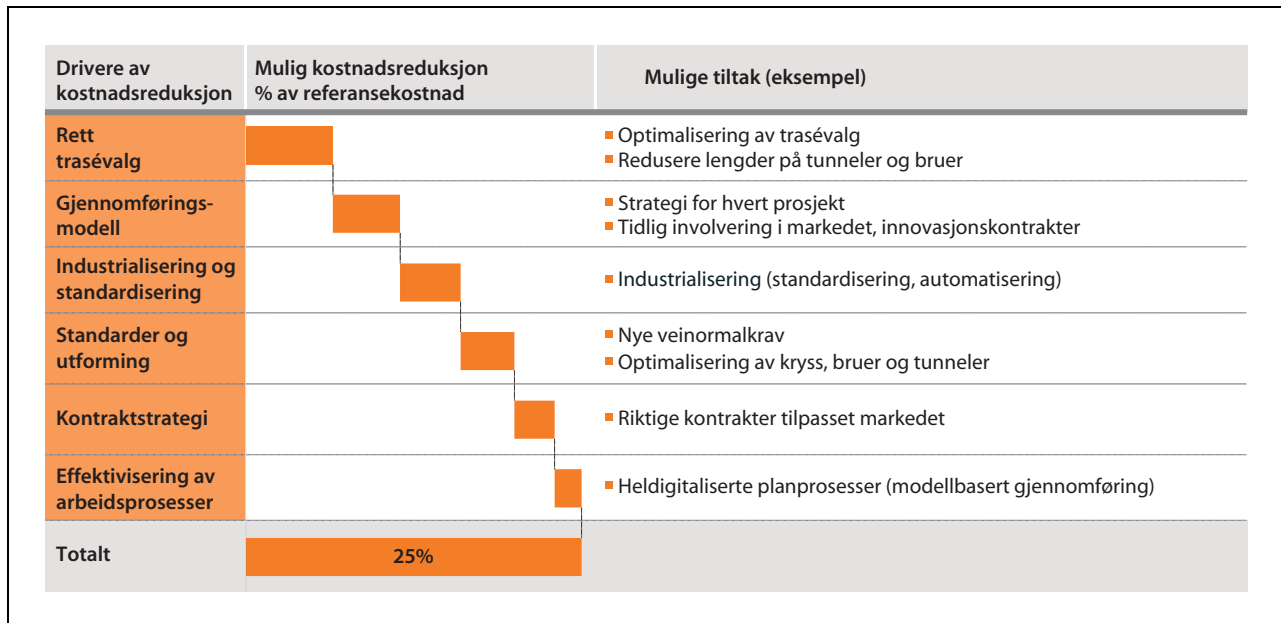
Større operativ frihet i kombinasjon med insentiver og tydelige forventninger om mest mulig infrastruktur for pengene, gir virksomhetene rom for å bruke sin kunnskap om hva som driver kostnadene og hvor i plan- og byggeprosessen besparelser kan realiseres. Transportvirksomhetene har gjennom forarbeidet til meldingen synliggjort et stort gevinstpotensial i utrednings- og tidlig planfase. Dette er fordi valgene som tas der, legger store føringer for kostnadene senere i prosjektene. Kontinuerlig optimalisering kan bety

at man i noen tilfeller må revurdere valg som er tatt tidligere i prosjektene, herunder å vurdere endringer i prosjektets omfang for å sikre at problemet prosjektet er tenkt å adressere faktisk løses. Eksempelvis er optimalisering ivaretatt i Bane NOR SFs nye prosjektmodell gjennom løpende vurderinger av om togtilbudet, eller ønsket effekt, kan realiseres med andre eller enklere tiltak enn dem man først har lagt til grunn. På samme måte vurderer Statens vegvesen om utfordringer kan løses gjennom enklere tiltak enn full utbygging av ny vei. Kystverket optimaliserer fortløpende prosjektene med tanke på gjennomføringsstrategi og alternative løsninger, der de blant annet vurderer ulike kombinasjoner av utdyping og merking i farvannet.

Statens vegvesen har vist at det er potensial for å kutte kostnader ved å velge lavere standard for en del prosjekter, uten at det går på bekostning av det prosjektet skal løse, jf. Oppdrag 1. Lavere standard vil kunne bety mindre arealbeslag, mindre inngrep i natur og reduserte utslipp. Et eksempel er utbedringsstrekningen rv. 7 Ørgenvika–Svenkerud, hvor nærhet til jernbane og Krøderen, mye randbebyggelse og mange avkjørsler gjør det krevende og kostbart å bygge 2/3-feltsvei (som følger av Statens vegvesens standarder for denne trafikkmengden) i dagens trasé. For å sikre enhetlig standard over en lengre strekning, som i tillegg gir god måloppnåelse, legges det til grunn en smalere tofeltsvei med forsterket midtoppmerking slik som på tilstøtende strekninger. Dette gjør det mulig å redusere lengde og antall tunneler, og spare betydelig på kryssutforming. Det vil også være redusert behov for parallellveinett. De negative miljøvirkningene vil bli betydelig lavere ved en slik standard enn å bygge ut med full veinormalstandard.

Et annet eksempel er E39 mellom Ålesund og Molde der det i Nasjonal transportplan 2018–2029 ble lagt til grunn firefeltsvei med fartsgrense 110 km/t. Statens vegvesen har i ettertid vurdert en redusert standard med 2/3-feltsvei med 90 km/t (4 felt på fjordkryssing pga. sikkerhet). Optimalisering i form av reduksjon i veibredde og -lengde der dette er mulig gir et redusert arealbeslag på om lag 360 daa, samtidig som kostnaden er redusert og netto nytten har økt. Bunnpunktet i tunnelen under Romsdalsfjorden planlegges nå høyere enn tidligere, noe som gir mindre energibehov og reduserte klimagassutslipp.

Selv om optimalisering av prosjektene som er gjort i arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033 skal bidra til bedre kontroll med kostnadene, vil det fortsatt være knyttet usikkerhet til kost-



Figur 4.2 Optimalisering på vei: Oversikt over drivere, potensial for kostnadsreduksjon og mulige tiltak

Synstolkning: Figuren gir en grafisk framstilling av hvordan ulike kostnadsdrivere i plan- og byggeprosessen kan optimaliseres gjennom målrettede tiltak for å skape mer vei for pengene. Figuren skisserer at det kan være mulig å oppnå kostnadskutt på opp mot 25 pst. gjennom slik optimalisering.

Kilde: Statens vegvesens svar på Nasjonal transportplan 2022–2033: Oppdrag 9 i mars 2020.

nadsanslagene som oppgis i meldingen. Prosjektene befinner seg på ulike stadier, og usikkerheten i anslagene avhenger av hvor langt prosjektene er kommet i utredningen eller planleggingen. Alle kostnadsoverslagene i meldingen er basert på P50 som økonomisk resultatmål. Det er vanlig å regne med usikkerhetsmargin på +/-10–20 prosent ved reguleringsplan og +/-25 prosent ved kommunedelplan. I fasen med konseptvalgutredning og kvalitetssikring (KVU/KS1-nivå) er usikkerheten enda større. Kostnadsrammer som vedtas av Stortinget er basert på P85, og inneholder derfor en usikkerhetsavsetning over P50.

Med porteføljestyring av de store investeringene legges det bedre til rette for at prosjekter ses i sammenheng med og optimaliseres sammen med andre tiltak. Dette går godt sammen med en arbeidsform der vi analyserer hva slags transporttilbud som skal til for å møte et transportbehov, og så finner de rette tiltakene som i sum gir en mest mulig samfunnsøkonomisk lønnsom løsning. For å gjøre dette vil transportvirksomhetene ta utgangspunkt i lengre strekninger og effektpakker.

I veisektoren ser vi at det kan oppnås større nytte ved å vurdere utbedring og utbygging mer samlet over lange strekninger. Dette gir mer effektiv planlegging og utbygging og gjør det også i større grad mulig å inkludere den samlede tidsgevinsten som grunnlag for prognosene for

trafikkvekst. Prognosene danner grunnlag for standardvalg og beregningene av nytten for prosjekter på strekningen. For trafikanten vil denne tilnærmingen gi et bedre tilbud med mer sammenhengende standard over lange strekninger.

Også for tiltak langs kysten planlegges lengre strekninger i sammenheng. Strekningsvis planlegging gir en helhetlig og behovsbasert vurdering av investeringer og tiltak i farvannene langs hele kysten, og gir dermed et bedre kunnskapsgrunnlag for prioritering av investeringsprosjekter enn vi har hatt tidligere.

For jernbanen er ikke alltid en tilbudsforbedring på en banestrekning utløst av investeringer på den samme strekningen. Utgangspunktet for arbeidet er derfor ikke enkeltprosjekt på strekninger, men effektpakker. En effektpakke er en samling av alle tiltak som skal til for å realisere en tilbudsforbedring på jernbanen, se boks 4.1. Målet med denne tilnærmingen er å gi det togtilbudet kundene er opptatt av, uavhengig av hva slags type tiltak som skal til for å oppnå tilbudsforbedringen, eller hvor disse tiltakene ligger geografisk. Et kapasitetssterkt og kostbart system som jernbanen bør utvikles der det er marked for et slikt tilbud. Østlandet, sammen med Stavanger-, Bergen- og Trondheimsregionen, er hovedmarkedet for persontogtransport i

### Boks 4.1 Effektpakker i jernbanesektoren

For å realisere et nytt tilbud på jernbanen kreves det at alle brikkene i jernbanesystemet passer sammen. Mange av disse brikkene er i seg selv meget komplekse. Jernbanedirektoratet har ansvaret for at alle brikkene er koordinert mellom aktørene i sektoren, og for å lage strategien for den videre utviklingen av tilbudet.

De viktigste brikkene er:

1. Jernbaneinfrastrukturen som togene skal kjøres på.
2. En rutemodell som beskriver hvordan togene skal kjøre på infrastrukturen.
3. Togmateriell av riktig type og antall som kan kjøre det nye togtilbudet.
4. Offentlig kjøp (subsidiert) av transporttjenester som gjør det mulig for togselskapene å tilby et togtilbud selv om det ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt.

Når alle brikkene er på plass, er det mulig å innføre en tilbudsforbedring for de reisende og vareeierne.

For å sikre at transporttilbudet på jernbanen utvikles på en helhetlig måte er det med andre ord ønskelig å operere med pakker der infrastruktur, rutemodell og togmateriell henger sammen. En slik pakke kalles en effektpakke, og inneholder alle grep som må til for å realisere en effekt for de reisende og/eller vareeierne. Det er denne enheten som utgjør trinnene i utviklingen av jernbanen på kort, lang og mellomlang sikt. Areal-, transport- og prisvirkemidler sikrer at togtilbudet på jernbanen inngår i en helhetlig areal- og transportplan.

Når man utvikler en effektpakke, analyseres mulige tilbudsforbedringer med tilhørende behov for infrastruktur, for å kunne velge ut den effektpakken som gir en tilbudsforbedring som er mest etterspurt og samfunnsøkonomisk lønnsom.

Norge, og vil kreve de største investeringsmidlene i planperioden.

Av kapittel 11 går det fram hvilke prosjekter, effektpakker og tiltak som inngår i investeringsporteføljen og hva som er den økonomiske rammen for en samlet portefølje.

Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF og Kystverket skal jobbe videre med å optimalisere investeringsporteføljen. Virksomhetene skal minimum én gang i året legge fram en revidert porteføljeprioritering (se kapittel 4.2.3 for omtale av videre arbeid med endringer i jernbanesektoren inkludert arbeidsdelingen mellom Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet i porteføljestyringen). I denne skal virksomhetenes prioritering bestemmes av samfunnsøkonomisk prissatt lønnsomhet, ikke-prissatte virkninger og vurdering av usikkerhet inkludert teknologirisiko. En forutsetning for prioritering av et prosjekt eller tiltak skal være at dette er optimalisert og modent for prioritering. Virksomhetene skal videre ta hensyn til avhengigheter mellom prosjekter og tiltak. Dersom det i sum gir større samfunnsøkonomisk lønnsomhet å gjennomføre prosjekter i en annen rekkefølge enn det hvert enkelt prosjekts lønnsomhet

### Boks 4.2 Utbedringsstrekninger

Statens vegvesen legger opp til en trinnvis utvikling av lengre strekninger basert på en kombinasjon av utbedringsstrekninger, punktutbedringer og ny vei. Utbedringsstrekningene kan bestå av ulike utbedringstiltak, større vedlikeholdstiltak og fornyingstiltak. Disse prioriteres på deler av riksveinettet hvor det er mer hensiktsmessig å utbedre eksisterende enn å bygge ny vei. Dette gir et godt grunnlag for å opprettholde og forbedre transportforholdene og ta vare på eksisterende veikapital og dens funksjon. Utbedringsstrekninger medfører også mulighet for mer rasjonell gjennomføring med mindre ulemper for trafikantene og god kostnadsstyring, blant annet gjennom «Design to cost»-prinsippet.

skulle tilsi, for eksempel at samtidig gjennomføring gir kostnadsreduksjoner for to nærliggende prosjekter eller tiltak, så velges den rekkefølgen som i sum gir størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Ved kostnadsøkninger skal virksomhetene vise hvordan disse dekkes inn, og ved reduksjoner skal virksomhetene vise hva som prioriteres opp. Dette gir forsterket insentiv for effektiv ressursbruk. Årlige porteføljeprioriteringer skal være offentlig tilgjengelige.

Porteføljestyling innebærer at virksomhetene i større grad styres på samlet investeringsportefølje, ikke enkeltprosjekter, og legger bedre til rette for at virksomhetene kan se tiltak i sammenheng over flere år. Samtidig må systemet med porteføljestyling tilpasses hovedprinsippene for statsbudsjettet. Samferdselsdepartementet vil i de årlige statsbudsjettene innrette forslag til fullmakter slik at disse er tilpasset porteføljestyling.

Nasjonal transportplan 2022–2033 er delt inn i to perioder. I første seksårsperiode er de store investeringene spesifisert i stortingsmeldingen. Det er videre noen prosjekter som ligger inne i første seksårsperiode med oppstartsmidler, men som ikke vil være ferdig utbygd innen 2027. Prosjektene som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode utgjør porteføljen av prosjekter som virksomhetene skal optimalisere og porteføljestyre. Fordelingen mellom de to periodene er utgangspunktet for virksomhetenes porteføljestyling, og optimalisering og andre endringer i prosjektene kan få konsekvenser for rekkefølgen. Faktisk gjennomføring av et prosjekt er dermed ikke garantert selv om det er nevnt i meldingen. Dersom prosjektene ikke endres (gjennom optimalisering eller annen ny informasjon), skal prosjektene som i sin helhet ligger i første seksårsperiode, fullføres først. Dette er blant annet viktig for å ivareta den geografiske balansen som er lagt til grunn i meldingen. Porteføljen kan endres ved rullering av Nasjonal transportplan.

Virksomhetene skal, med utgangspunkt i de økonomiske rammene i andre seksårsperiode, utvikle strategier og planer for nye større investeringer. Virksomhetene må også i dette arbeidet ta høyde for bindinger som følger av prosjekter som starter opp i første periode, men som ikke vil være ferdig utbygd innen 2027. Utover prosjektene med varslet oppstart i Nasjonal transportplan 2022–2033 får virksomhetene dermed betydelig frihet til å styre hvilke prosjekter som utvikles for å løse transportutfordringene.

## 4.2 Reformers og gode rammebetingelser gir en moderne transportsektor

---

### 4.2.1 Status for reformarbeidet i transportsektoren

Regjeringen har siden 2013 gjennomført reformer i alle deler av transportsektoren. Det er lagt til rette for konkurranse om å levere det beste tilbudet for å stimulere til økt effektivitet og innovasjon, men også til samarbeid der hvor dette bidrar til mer effektiv ressursbruk. Reformene og de organisatoriske endringene virksomhetene har gjennomgått har også gjort at myndighetsrollen har blitt tydeligere, og i mange tilfeller mer adskilt fra den øvrige virksomheten. Organiseringen av sektoren skal ta vare på transportsektorens sterke kompetansemiljøer slik at disse kan utføre sitt samfunnsoppdrag.

Et stort grep i veisektoren er etablering av Nye Veier AS som et vellykket supplement til Statens vegvesen. Nye Veier-modellen består av flere ulike elementer, som porteføljestyling og operasjonell frihet for selskapet, oppdrag om å prioritere prosjekter etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet, sterke insentiver til kostnadsreduksjoner og forutsigbar og troverdig rammestyling, jf. boks 4.3. Nye Veier AS har gjennom optimalisering av trasévalg, tidlig involvering av entreprenører, bruk av totalentreprise og bygging av lengre strekninger oppnådd mer helhetlig og kostnads-effektiv veiutbygging for porteføljen. Konkurransen og læringen på tvers som er utløst av å ha to aktører som bygger riksveier vil være nyttig også framover. Regjeringen legger derfor opp til å utvide tidshorisonten for tilskudd til Nye Veier AS fra 2035 til 2041.

En annen stor endring er at Statens vegvesen fra 2020 er omorganisert til landsdekkende divisjoner. Samtidig er administrasjonen av fylkesveiene overført til fylkeskommunene som en del av regionreformen. Gjennom omorganiseringen er det etablert et tydeligere skille mellom forvaltnings- og forretningsoppgaver, samt mellom de operasjonelle oppgavene knyttet til utbygging, drift og vedlikehold og tjenesteproduksjonen på førerkort- og kjøretøyområdet, og direktoratsoppgavene. Det er også lagt et godt grunnlag for porteføljestyling med utvikling av lengre strekninger. Det er blant annet etablert egne divisjoner for utbygging, drift og vedlikehold. Med endringene vi legger opp til blir Statens vegvesens arbeidsform likere den til Nye Veier AS innenfor byggherrefunksjon og forretningsdrift. Som en

del av regjeringens reform av veisektoren fristilte også regjeringen Vegtilsynet fra Statens vegvesen, og fikk på plass nye lovbestemmelser som styrket tilsynet. Et uavhengig Vegtilsyn har bidratt til klarere roller.

En tredje sentral reform innen veisektoren er at bompenggeinnkrevningen er lagt om for å sikre en mer kostnadseffektiv og brukervennlig bompenggeinnkreving. Det vises til nærmere omtale i kapittel 10.5.

Med jernbanereformen har regjeringen lagt til rette for økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet, mer effektiv ressursbruk og bedre ivaretagelse av kundenes behov gjennom ny organisering og styringsstruktur. Konkurransetsettingen av persontrafikken har vist at det er mulig å tilby et bedre og mer kostnadseffektivt transporttilbud, og vi forventer de neste ti årene å spare milliardbeløp sammenliknet med en videreføring av tidligere persontrafikkavtaler.

Entur AS ble skilt ut fra Vygruppen AS i 2017 i forbindelse med omstruktureringen av jernbanesektoren. Entur AS tilbyr kollektivtransporten grunnleggende tjenester innenfor reiseplanlegging og billettering på konkurransenøytrale vilkår. Entur AS samarbeider med kollektivaktørene om å samle inn og dele kollektivdata for hele Norge på en åpent tilgjengelig digital plattform. Selskapet tilbyr i tillegg en nasjonal reiseplanleggertjeneste til bruk for de reisende. Entur AS' samarbeid med andre aktører om felles utvikling av kollektivløsninger og deling av digital infrastruktur bidrar til billigere og bedre tjenester for den enkelte kollektivtør og samlet for samfunnet.

Kystverket er fra 1. januar 2021 omorganisert fra en regionmodell med fem regionkontorer til en funksjonsmodell med fire virksomhetsområder. Den nye organiseringen av Kystverket skal gi effektiviseringsgevinster gjennom å samle relaterte fagfelt under samme virksomhetsområde. De ulike funksjonene er fordelt på alle lokasjonene for de tidligere regionkontorene (Arendal, Haugesund, Ålesund, Kabelvåg og Honningsvåg). Dette ivaretar behovet for Kystverkets lokale tilstedeværelse langs hele kysten. Omorganiseringen er anslått å gi en årlig effektiviseringsgevinst på 90 mill. kroner. Den fulle effekten realiseres etter seks år.

For å oppnå rimeligere og bedre tjenester åpnet Samferdselsdepartementet i 2017 for at Avinor AS kunne kjøpe flysikringstjenester fra andre enn datterselskapet Avinor Flysikring AS. Flysikringskostnadene er redusert med om lag 35 prosent der tjenesten er konkurransutsatt. Sentrale virkemidler for å styrke Avinor AS' produkti-

vitet i årene framover vil være ytterligere standardisering på tvers av lufthavner og bruk av teknologi til økt fjernstyring og automatisering.

#### **4.2.2 Videre arbeid med samordning i transportsektoren**

Regjeringens transportreformer har endret transportsektoren på en gjennomgripende måte. Samtidig har regjeringen gjennomført en regionreform som har endret arbeidsdelingen på transportområdet mellom stat og fylkeskommuner. Arbeidet med Nasjonal transportplan er lagt om, slik at fokuset i større grad er på hvilke transportutfordringer som skal løses. Samtidig går sektoren gjennom store teknologiske endringer. Til sammen gir disse endringene større behov for samordning mellom de ulike delene av sektoren. Vi må tenke mer helhetlig om hvordan vi løser transportbehovet uavhengig av transportform, og om hvilke kompetansebehov sektoren har framover.

Regjeringen er opptatt av å hente ut gevinstene av de reformene som allerede er gjennomført, og at det på hensiktsmessig måte legges til rette for å evaluere eller justere kursen underveis. Samtidig vil regjeringen sikre den samordning i sektoren som er nødvendig for at vi skal nå målene våre, både på tvers av transportvirksomhetene og mellom ulike forvaltningsnivåer.

Samferdselsdepartementet forvalter et samfunnsoppdrag som ikke er knyttet til en bestemt transportform, men til hva sektoren som helhet skal levere til innbyggere og næringsliv. Framover vil det være nødvendig å vurdere om det er behov for å gjøre organisatoriske tilpasninger eller endringer i transportsektoren for å støtte opp under sektorens samfunnsoppdrag, sikre helhetstankegangen og at reformene virker i tråd med intensjonen.

Samferdselsdepartementet har flere verktøy for å sikre samordning innenfor den ordinære styringen av transportvirksomhetene. Eksempelvis gir departementet oppdrag som transportvirksomhetene besvarer i fellesskap, eller likelydende oppdrag til flere transportvirksomheter. Slike oppdrag kan også peke på samarbeid med andre virksomheter som for eksempel Miljødirektoratet der det er relevant. Departementet kan også klargjøre enkeltvirksomheters ansvarsområde, eksempelvis gjennom instruks og tildelingsbrev.

På lengre sikt vil regjeringen vurdere hvor godt ulike virkemidler støtter opp under og fremmer nødvendig samordning. Det vil i den sammenhengen være aktuelt å vurdere organisatorisk



endring som ett av flere mulige virkemidler. I en slik sammenheng må hele bredden i virksomhetenes ansvar, oppgaver, kompetanse og avhengigheter belyses grundig. I tillegg må man vurdere konsekvensene for de oppgavene virksomhetene ivaretar i dag som ikke faller inn under direktoratsoppgaver. Større organisatoriske endringer vil imidlertid kunne ha betydelige konsekvenser uten at det er gitt at disse vil være en forbedring på alle områder. Det vil derfor være behov for grundige vurderinger av fordeler og ulemper, inkludert overgangskostnader og konsekvenser for oppgaveutførelsen.

Det kan også være aktuelt å vurdere mindre omfattende organisatoriske endringer. Et eksempel er knyttet til oppfølgingen av omleggingen av arbeidet med Nasjonal transportplan, jf. omtale innledningsvis i kapittel 4 av grepene som er tatt og som styrker departementets samordnende rolle i transportplanprosessen. Departementet vil evaluere denne omleggingen og vurdere om det er behov for ytterligere samordning for å sikre et godt faglig grunnlag på tvers av transportformene. Det tidligere sekretariatet for Nasjonal transportplan som koordinerte arbeidet til transportvirksomhetene, og svenske Trafikanalys som er en bredere kunnskapsorganisasjon som understøtter transportmyndighetene, er eksempler på denne typen organisering.

#### **4.2.3 Videre arbeid med endringer i jernbanesektoren og innføring av Nye Veier-elementer**

For utbygging av jernbaneinfrastruktur har kostnadsøkninger, forsinkelser og økt budsjettbehov vært tilbakevendende problemer. For å forebygge framtidige problemer og realisere jernbanereformens intensjoner om økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet, gjennomfører Samferdselsdepartementet tiltak for å forbedre styring og resultater i Bane NOR SF. Departementet vektlegger ansvarliggjøring av Bane NOR SF, mindre detaljert styring av foretaket og et mer forretningsmessig forhold mellom staten og foretaket. Formålet er å øke foretakets operasjonelle handlingsrom, etablere klarere ansvarsforhold, øke effektiviteten og bedre budsjett- og økonomistyringen. Økt ansvar og handlingsrom for Bane NOR SF vil kunne øke risikoen for staten dersom selskapet ikke forvalter ansvaret på en ny og god måte. Staten vil derfor ha særlig fokus på risikoreduserende tiltak i det videre arbeidet.

Staten vil inngå en rammeavtale med Bane NOR SF som gir foretaket større ansvar for resul-

tater og for å holde økonomiske rammer. Foretaket skal drives kostnadseffektivt, og må tilpasse sin virksomhet til det årlige vederlaget som stilles til disposisjon fra staten. Innenfor Bane NOR SFs handlingsrom skal samfunnsøkonomisk lønnsomhet tillegges vekt. De underliggende avtalene mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF skal ta utgangspunkt i rammeavtalen. Disse avtalene er under revisjon.

Med bakgrunn i de positive resultatene Nye Veier AS har oppnådd, har regjeringen vurdert om elementer fra Nye Veier-modellen kan gi økt måloppnåelse også i jernbanesektoren. De mest sentrale elementene i Nye Veier-modellen er forklart nærmere i boks 4.3.

Regjeringen vil innføre flere elementer fra Nye Veier-modellen i jernbanesektoren. Hvert element i modellen må vurderes enkeltvis, og operasjoniseres og innføres på en måte som er tilpasset jernbanesektorens egenart, forutsetninger og hvilke av elementene som allerede er ivarettatt i sektoren. Under gis en gjennomgang av tiltak regjeringen arbeider med.

Krav om *kostnadseffektive løsninger* og prioritering basert på samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger vil tydeliggjøres i jernbanesektoren ved at hensynet til lønnsomhetsvurderinger reflekteres i statens mål med eierskapet i Bane NOR SF. Bane NOR SFs vedtekter vil tilsvarende bli justert for å understreke og forsterke kravet om kostnadseffektiv drift og prioritering etter samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger. Det vil også bli tatt inn tilsvarende bestemmelse i instruksen til Jernbanedirektoratet og rammeavtalen mellom staten og Bane NOR SF.

*Forutsigbar og troverdig rammestyring* vil innføres i jernbanesektoren gjennom endringer i økonomiske forutsetninger og avtaleregimet mellom staten og Bane NOR SF. Endringene skal gi foretaket økt insentiv til kostnadseffektiv drift og best mulig ressursutnyttelse. Sentralt i denne sammenhengen er økt forretningsmessig innretning av sektoren gjennom innføring av fastpriser, forhandlinger om forretningsmessige avtaler og tydelig plassering av risiko hos Bane NOR SF. Nye avtaler om planlegging og utbygging av infrastruktur mellom Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet skal forhandles fram som forretningsmessige avtaler basert på fastpris, der økonomisk risiko tydelig plasseres.

En annen sentral endring som bygger opp under forutsigbar og troverdig rammestyring er at de årlige utbetalingene til Bane NOR SF gjøres uavhengig av foretakets løpende produksjon. De årlige bevilgningene til planlegging og utbygging

### Boks 4.3 Nye Veier-modellen

Nye Veier AS er et statsaksjeselskap under Samferdselsdepartementet. Selskapet ble stiftet i 2015 og har vært i ordinær drift fra 1. januar 2016. Nye Veier-modellen kjennetegnes særlig av følgende fem elementer:

1. *Mål om kostnadseffektive løsninger:* Statens mål som eier er høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de veiprosjekter selskapet har fått ansvar for. Basert på dette har selskapet som formål å oppnå en mer kostnadseffektiv og helhetlig utbygging. Det ble ikke satt andre mål som skulle nås i tillegg til dette, noe som reduserer risikoen for målkonflikter. Denne tydelige prioriteringen har vært en sterk driver for å øke lønnsomheten i hele Nye Veier AS' prosjektportefølje.
2. *Forutsigbar og troverdig rammestyring i tråd med det finansielle rammeverket:* Nye Veier AS blir tilført årlig 5 mrd. kroner (2016-prisnivå), med fullmakt til å forplikte staten for ytterligere 20 mrd. kroner (2016-prisnivå). Selskapet kan planlegge langsiktig og er selv økonomisk ansvarlig for prosjektene. Uforutsette utgifter blir ikke dekket ved tilleggsbevilgninger.
3. *Porteføljestyring, basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet:* Nye Veier AS bestemmer selv hvilke prosjekter som skal prioriteres innenfor selskapets tildelte portefølje. Det er vedtektsfestet at strekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dette man-

datet har bidratt til fokus på effektiv ressursbruk i Nye Veier AS og større oppmerksomhet om samfunnsøkonomisk lønnsomhet i kommunene som blir berørt av utbyggingsene.

4. *Insentiver til å redusere fordyrende ønsker:* Nye Veier AS har grunnet porteføljestyringen større mulighet til å argumentere mot fordyrende vedtak i reguleringsplan, blant annet fordi selskapet kan velge utbyggingsrekkefølge på prosjektene de skal gjennomføre. Lokale myndigheter vet at krav om dyrere løsninger kan medføre at prosjektene prioriteres ned.
5. *Ny organisasjonskultur, basert på intern statlig konkurranse:* Nye Veier AS ble opprettet som en helt ny organisasjon lokalisert i Kristiansand, med mulighet til å utvikle en egen organisasjonskultur. Det har oppstått en sunn konkurranse mellom Nye Veier AS og Statens vegvesen om å levere bedre prosjekter. Samferdselsdepartementet har stimulert denne konkurransen ved å gi enslydende oppdrag til begge enheter om å komme med forslag til mer kostnadseffektive løsninger. Gjennom porteføljestyring og mulighet til å prioritere prosjekter internt i selskapet, skapes det også dynamikk i form av en intern konkurranse i virksomheten.

Elementene i Nye Veier-modellen er ikke et enten/eller, men kan gjennomføres i ulik grad og i ulike former.

av jernbaneinfrastruktur anses som et rammetilskudd. Det vil være Bane NOR SFs ansvar å tilpasse seg den årlige tilførselen av likviditet fra staten. Utbetalingen skal disponeres av Bane NOR SF i tråd med avtaler med Jernbanedirektoratet. For framtidige budsjettår vil det være Bane NOR SFs ansvar å tilpasse sin virksomhet og sine forpliktelser til et realistisk nivå på framtidig likviditetstilførsel.

For å oppnå dette tar regjeringen sikte på å foreslå økte budsjettfullmakter for investeringer i jernbaneinfrastruktur i forbindelse med statsbudsjettet for 2022. Det tas videre sikte på at fullmaktsbeløpene skal bli mer stabile fra år til år.

Fullmaktene skal sikre et minimumsnivå for årlig tilførsel av likviditet til Bane NOR SF i en gitt periode for planlegging samt mindre og store investeringsprosjekter. Regjeringen vil ikke gi Bane NOR SF full sikkerhet for framtidige tilskudd fra staten og samlet fullmaktsramme vil derfor settes lavere enn bevilgningen på posten. Fullmaktene vil således i henhold til vanlig praksis være lavere enn de årlige bevilgningene, for ikke å binde opp en for stor del av samferdselsbudsjettet for framtidige budsjettår. Bane NOR SF vil gjennom endringer i avtaleregimet få tydeliggjort sine økonomiske rammer og gjennom dette sikres større økonomisk forutsigbarhet.

*Porteføljestyling, basert på samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger,* skal innføres i jernbanesektoren gjennom modellen presentert i kapittel 4.1. For å bedre styringen og resultatene på jernbaneområdet, er hovedgrepet å gi Bane NOR SF et økt operasjonelt handlingsrom og tydeligere ansvar. Dette er i tråd med jernbanereformens intensjoner. Bane NOR SF skal gis et stort rom til å drive porteføljestyling av investeringene i jernbaneinfrastruktur, innenfor rammene som er nødvendige å sette for å koordinere infrastrukturutvikling mot resten av jernbanesektoren. Jernbanedirektoratet skal koordinere investeringene i infrastruktur mot øvrig tilbudsutvikling i sektoren, samt ivareta ansvaret sitt for overordnet styring. Avtaleregimet, som er innretningen og summen av alle avtalene mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF, skal gjennomgås med sikte på å gi Bane NOR SF dette handlingsrommet.

Arbeidsdelingen mellom Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet vil være slik at Bane NOR SF skal ha ansvar for den operative porteføljestylingen av investeringsprosjekter innad i en effektpakke. Jernbanedirektoratet vil ha ansvar for den strategiske porteføljeutviklingen, herunder prioriteringer mellom ulike effektpakker og tidspunkt for realisering av tilbudsforbedringer. Bane NOR SFs handlingsrom innenfor effektpakken skal være så stort som mulig. Samtidig er det nødvendig at Jernbanedirektoratet ivaretar sitt ansvar for koordinering og overordnet styring av utviklingen i sektoren. Disse to hensynene må ses i sammenheng, og påvirker hvordan modellen for porteføljestyling kan fungere i jernbanesektoren. Behovet for koordinering mellom ruteplaner, trafikkpakker, togmateriell og infrastruktur i jernbanesektoren vil derfor begrense Bane NOR SFs frihetsgrader. Detaljene i porteføljestylingsopplegget for jernbanen vil bli omtalt i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2022.

*Insentiver til å redusere fordyrende ønsker* tydeliggjøres i jernbanesektoren gjennom modellen for porteføljestyling og Bane NOR SFs utvidede handlingsrom. Bane NOR SF har ansvaret for planlegging av utbyggingsprosjekter etter plan- og bygningsloven. Med økt handlingsrom og porteføljestyling forventes det at Bane NOR SF skal kunne realisere noe av den samme effekten som Nye Veier AS, ved at færre kostnadsdrivende krav fremmes fra kommunene. Bane NOR SF vil riktignok ha mindre fleksibilitet enn Nye Veier AS til å beslutte rekkefølgen på utbyggingsporteføljen, siden det er store avhengigheter på jernbaneområdet for å oppnå de målsatte tilbudseffektene.

*Ny organisasjonskultur, basert på intern statlig konkurranse,* vurderes innført på jernbaneområdet ved at fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgskaret-Hønefoss (FRE16) potensielt skal overføres til Nye Veier AS. FRE16 vil være et av landets største samferdselsprosjekter, og vil dermed være beheftet med større usikkerhet enn andre prosjekter. Erfaringer både i Norge og internasjonalt viser at kostnadsoverskridelser dessverre ikke er uvanlig i prosjekter av denne størrelsen. Det er derfor viktig å sørge for at mulige kostnadsreduksjoner, lønnsomme nytteøkninger og risikoreduserende tiltak er vurdert før oppstart, og at kostnadsutviklingen er under kontroll i gjennomføringsfasen. Nye Veier AS har vist gode resultater når det gjelder optimalisering av prosjekter. Selskapet har utviklet en organisasjonskultur og arbeidsform som legger til rette for verdiøkning og god styring av prosjektene. Dette vil også være avgjørende for en vellykket gjennomføring av FRE16, og vil kunne ha overføringsverdi innenfor jernbaneutbygging.

Nye Veier AS har gjort en innledende vurdering av FRE16 og anslår et betydelig potensial for kostnadsreduksjon. Nye Veier AS mener kostnadsreduksjoner kan oppnås uten at nytten for trafikantene reduseres vesentlig. En overføring til Nye Veier AS kan imidlertid også medføre utfordringer, blant annet knyttet til erfaring med jernbaneteknisk kompetanse, prosjektets størrelse og spørsmål knyttet til senere drift og forvaltning av strekningen. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte om saken. De statlige midlene til prosjektet inngår foreløpig i de økonomiske planrammene til Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Vi viser også til nærmere omtale av prosjektet i kapittel 11.7.3.2.

#### **4.3 Gode analyser gir grunnlag for gode valg**

Samfunnsøkonomiske analyser er sentrale for å vurdere alternative konsept i konseptvalg-utredninger og kvalitetssikring (KVU/KS1), planlegging etter plan- og bygningsloven og prioritering av tiltak i Nasjonal transportplan. Analysene bidrar til at beslutningstakere får systematiske, gjennomsiktede og sammenlignbare grunnlag for sine beslutninger. Samfunnsøkonomiske analyser er også viktige i optimaliseringen av prosjekter.

Samferdselsdepartementet og transportvirksomhetene vil fortsette videreutviklingen av gode beslutningsgrunnlag. Dette kan for eksempel være å få bedre analyser på tvers av transport-

#### Boks 4.4 Stresstest av planlagte investeringsprosjekter og viktigheten av å vurdere reelle alternativer

Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur (Teknologiutvalget) pekte på at den raske teknologiske utviklingen kan gi nye løsninger på eksisterende transportbehov. Teknologisk utvikling kan videre ha stor betydning for hvordan etterspørselen etter transport utvikler seg over tid og hva slags transport som etterspørres. I en situasjon med stor usikkerhet bør det vurderes systematisk hvilke prosjekttyper som kan gi størst fleksibilitet for best å kunne møte raske trendskift. Utvalget advarte om at det er betydelig fare for feilinvesteringer i transportsektoren hvis vi ikke får til å vektlegge hvilke mobilitetsbehov som skal møtes, kombinert med en åpen tilnærming til valg av transportløsninger. Utvalget anbefalte en stresstest av hele porteføljen i Nasjonal transportplan for å identifisere hvor det er fare for feilinvesteringer, oppsummert i seks spørsmål:

1. Er det gjort en tilstrekkelig bred analyse av ulike alternative konsepter?
2. Bygger prosjektene i hovedsak på forventninger om økt framtidig etterspørsel?
3. Er nytten i hovedsak basert på å overføre transport fra vei til andre transportformer?
4. Er prosjektets utforming basert på en målformulering som egentlig innebærer et valg av virkemiddel som kan bli teknologisk utdattert?
5. Er sentrale valg i prosjektet basert på dagens og ikke morgendagens sikkerhetsnivå for kjøretøy?
6. Er det lang tid fra igangsettelse av utredning eller oppstart av prosjektet til prosjektets nyttevirkninger kan tas ut?

Statens prosjektmodell er et viktig verktøy for å sikre at vi tenker bredt om mulige løsninger på et problem. Utvalget pekte på at det fortsatt er en rekke utfordringer knyttet til prosjektplan-

legging i denne ordningen som gjør at man til tross for metodikken ofte ender opp med unødvendig kostbare konsepter, noen ganger med lav eller usikker lønnsomhet. Utvalget pekte videre på at det i transportsektoren nesten alltid anbefales et omfattende infrastrukturprosjekt som den beste løsningen på problemet som er identifisert, og at de ulike konseptene som analyseres ofte er varianter av samme konsept heller enn reelle alternativer. Dette kan henge sammen med politiske føringer, stivhengighet (at tidligere beslutninger påvirker nåværende beslutninger) og praksis eller vaner, samt at konseptvalgutredninger ikke alltid omfatter flere transportformer, og av og til gjennomføres av én transportetat alene.

Det ble videre påpekt at konseptvalgutredninger har blitt satt i gang for sent, særlig da dette verktøyet først ble innført, og at det allerede ved oppstart av konseptvalgutredninger kan være skapt forventninger om en bestemt løsning. Politiske forventninger kan gi rammer som ikke åpner for en reell vurdering av konseptuelle alternativer, særlig hvis problemet defineres som fraværet av et mål eller et tiltak. Dette begrenser muligheten til å ta i bruk nye teknologiske løsninger som kan ivareta noenlunde samme mobilitetsbehov med en lavere ressursinnsats. Utvalget mente disse utfordringene får større negative konsekvenser i perioder med rask utvikling av ny teknologi, fordi man risikerer å overse løsninger som kan bidra til bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur, eller at annen teknologiutvikling kan bidra til at vi løser mobilitetsbehovet på måter som gjør den planlagte infrastrukturbyggingen overflødig eller mindre attraktiv for brukerne.

Kilde: *Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet*. Rapport fra ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur (2019).

former, blant annet for områder eller korridorer. Det kan også være at flere relevante samfunnsøkonomiske virkninger prissettes i analysene og at ikke-prissette virkninger tas enda bedre hensyn til ved prioriteringer. Det er i denne sammenheng spesielt viktig å vurdere mulighetene for å inkludere direkte byggeutslipp og utslipp fra areal-

beslag i de samfunnsøkonomiske analysene. Det er viktig med gode analyser og god håndtering av usikkerhet framover, enten det er knyttet til klimarisiko, teknologisk utvikling eller andre utviklingstrekk, og disse usikkerhetene må ses i sammenheng der det er relevant. Eksempelvis er spørsmålet om risiko ved forventninger om økt

framtidig etterspørsel svært relevant med tanke på mulige konsekvenser av pandemien, jf. punkt 2 i boks 4.4. Vi vil i arbeidet med implementering av denne planen og videreutvikling fram mot kommende planer også vurdere nærmere hvordan stresstesting av investeringsporteføljen og teknologirisikovurdering av konseptvalg best ivaretas. Videre kan det være nyttig å forbedre metodene for å systematisere beslutningsrelevant informasjon som ikke er en del av de samfunnsøkonomiske analysene, som for eksempel geografiske fordelingsvirkninger og netto ringvirkninger.

Mens utredningsinstruksen gir rammeverket for alle statlige utredninger av tiltak, stiller statens prosjektmodell i dag krav til metodikk, kvalitet og ekstern kvalitetssikring ved utredning og planlegging av store investeringsprosjekter. Målet er gode konseptvalg og forutsetninger for prosjektplanleggingen («riktig prosjekt»), og god kontroll med kostnader og nytte gjennom planlegging og gjennomføring av prosjektene («riktig planlegging og prosjektering»).

Det har blitt gjennomført et stort antall konseptvalgutredninger i transportsektoren de siste årene. Dette gjelder særlig Statens vegvesen, som har gjennomført mer enn 50 konseptvalgutredninger, noen av disse i samarbeid med andre transportvirksomheter. Mengden av utredninger og innholdet i disse kan ha vært en konsekvens av en periode med sterkt økende planrammer og med urealistisk store forventninger til gjennomføring av omfattende tiltak med høy standard. Samferdselsdepartementet vil gjøre en helhetlig gjennomgang av behovet for konseptvalgutredninger framover. I dette arbeidet vil det bli vurdert behovet for nye konseptvalgutredninger, i tillegg til vurderinger av tidligere konseptvalgutredningers relevans for den videre utviklingen av transportsystemet. Framover er det viktig å legge til rette for utredninger som gir oss et beslutningsunderlag som er i tråd med en mer overordnet og strategisk Nasjonal transportplan og prinsippene for porteføljestyring. I nye bestillinger og oppdrag om å gjennomføre konseptvalgutredninger vil Samferdselsdepartementet legge vekt på å gi føringer som sikrer at konseptvalgutredningene ikke blir for snevre og at utredningene setter søkelys på hvilke problemer som skal løses, uavhengig av transportformer.

En for snever anvendelse av statens prosjektmodell kan lede til at vi låser oss for tidlig til løsninger, og dermed undergraver den fleksibiliteten som må til for at vi skal lykkes med kontinuerlig optimalisering og porteføljestyring. Optimalisering og porteføljestyring er like fullt grep som

støtter intensjonen bak statens prosjektmodell. Samferdselsdepartementet vil derfor legge til rette for at virksomhetene får rom til å tilpasse utbygging til mulige framtidige transportløsninger og fleksibel bruk, og sikre at anvendelsen av statens prosjektmodell støtter opp under målet om mer for pengene i transportsektoren.

Det er i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* redegjort for hvilke kriterier som legges til grunn for vurdering av bruk av statlig plan. Det betyr at statlig plan kan vurderes der ett eller flere av følgende forhold er til stede:

- det er særlig viktig med rask gjennomføring av planprosessen
- det er prosjekt av nasjonal eller regional betydning som berører to eller flere kommuner, og det er stor uenighet mellom kommunene om valg av løsning
- det er store konflikter mellom lokale, regionale og statlige interesser
- det er et ønske fra lokale myndigheter at planen behandles som statlig plan
- det er store regionale konflikter

Regjeringen legger ikke opp til å endre gjeldende kriterier for anvendelse av statlig plan. Disse kriteriene vil dermed fortsatt danne grunnlag for vurderinger av behovet for å bruke statlig plan, og vurderes fortløpende gjennom utrednings- og planleggingsfasen i de enkelte prosjektene.

Det er i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei – reformer i veisektoren* lagt til grunn at Nye Veier AS i utgangspunktet overtar strekninger til sin portefølje etter at det er vedtatt kommunedelplan. Dette vil fortsatt være hovedregelen, og det legges foreløpig ikke opp til at Nye Veier AS kommer tidligere inn i planleggingen etter plan- og bygningsloven.

#### **4.4 Samarbeid med leverandørbransjen og gode kontraktstrategier**

Porteføljestyring og kontinuerlig optimalisering legger til rette for at virksomhetene kan utnytte potensialet i samarbeid med næringslivet for å få mer for pengene.

Godt samspill med et bærekraftig og stabilt leverandørmarked med tilstrekkelig kapasitet er en forutsetning for vellykket prosjektgjennomføring. I Meld. St. 22 (2018–2019) *Smartere innkjøp – effektive og profesjonelle offentlige anskaffelser* pekes det på at det er et betydelig potensial for

å effektivisere offentlige anskaffelser. God utvikling av leverandørmarkedene er viktig for å få mer effektiv og bærekraftig ressursbruk i transportsektoren.

Samarbeid med bransjen gjennom tidlig involvering av entreprenører i reguleringsplanfasen har vist seg å bidra til kostnadsreduksjoner i Nye Veier AS' prosjekter. Derfor har Samferdselsdepartementet åpnet for at Statens vegvesen kan ta i bruk tidlig involvering av entreprenører for strekningene E6 Megården–Mørsvikbotn og E39 Ådland–Svegatjørn. Dette innebærer blant annet at Stortinget vil bli invitert til å gjøre vedtak om kostnadsramme, med nødvendige forbehold, før Statens vegvesen inngår kontrakt med entreprenøren om tidlig involvering. Statens vegvesen får dermed mulighet til å involvere entreprenørkompetanse ved oppstart eller underveis i reguleringsplanleggingen. Dette skal legge til rette for å gi Statens vegvesen og Nye Veier AS likere vilkår ved at entreprenørene gjennom sin kompetanse, og i samarbeid med rådgivere og byggherren, kan bidra til å finne mest mulig effektive løsninger for gjennomføring av utbyggingsprosjekter. Forutsetningene for Stortingets vedtak endres dermed noe fra i dag, ved at prosjektet kan legges fram tidligere i prosjektfasen, og hvor kvalitetssikring fase 2 (KS2) vil være basert på større usikkerhet. Samferdselsdepartementet vil komme nærmere tilbake med forutsetninger for gjennomføring av tidlig involvering i tilknytning til prosjektene E6 Megården–Mørsvikbotn og E39 Ådland–Svegatjørn. I Bane NOR SFs nye prosjektmodell legges ulike metoder og kontraktsformer for tidlig invol-

vering av entreprenørene til i verktøykassen for å kunne identifisere effektive løsninger i planfasen.

Samferdselsinvesteringer gir lokale ringvirkninger i tilgrensende verdikjeder når prosjektene gjennomføres. Netto ringvirkninger er virkninger som kan komme i tillegg til de virkningene som allerede er inkludert i de samfunnsøkonomiske analysene, og som kan komme fra produktivitetseffekter, arbeidsmarkedsvirkninger og virkningen knyttet til ufullkommen konkurranse. Metoden for å måle slike effekter er umoden og under utvikling. Eksempelberegninger fra det forberedende arbeidet til Nasjonal transportplan 2022–2033 fra Statens vegvesen av prosjekter der de forventet å finne netto ringvirkninger, viser at slike virkninger er beskjedne.

De aller fleste av både Statens vegvesens og Nye Veier AS' kontrakter de siste årene har gått til norske leverandører, selv om utenlandske entreprenører også får tildelt store veiprojekter i Norge. Dette viser at de norske entreprenørene har svært høy kompetanse, og at de klarer seg godt i konkurransen. Leverandørmarkedet er avhengig av forutsigbarhet for å kunne bygge opp den kapasiteten og kompetansen som etterspørres. Det norske anleggsmarkedet er differensiert og omfatter mange aktører, både store riksdekkende, mellomstore regionale og små lokale aktører. God forståelse for og involvering av markedet og tilrettelegging for attraktive kontraktstørrelser og kontraktsformer, er viktig for god prosjektutvikling. Transportvirksomhetene vurderer løpende hvordan de kan bidra til å utvikle et velfungerende marked.

#### Boks 4.5 Helgelandsmodellen

Statens vegvesen bygger og utbedrer ny E6 på tre delstrekninger på Helgeland fra Korgfjellet i nord til Trøndelag grense i sør. Strekningene er til sammen 150 kilometer lang. Byggearbeidet på Helgeland nord startet i 2015 og sluttet i 2019, mens byggearbeidet på Helgeland sør startet i mai 2017. Vegvesenet samarbeider tett med kommunene Grane, Vefsn og Rana i planleggingen av veien.

E6 Helgeland er bygd etter en veiutviklingskontrakt med tidlig involvering av entreprenører i planleggingen og drift av veistrekningene. Ved å utnytte byggherrens og entreprenørens kompetanse i gjennomføringen, utvikles og forbedres løsningene for ny E6 gjennom Helgeland i

hele byggeperioden. Ny E6 er om lag seks kilometer kortere enn den gamle. Entreprenørene Hæhre og Skanska har planlagt veien sammen med Statens vegvesen.

Kontraktperioden er 15 år. Entreprenørene har ansvaret for prosjektering og bygging. De har også ansvar for drift og vedlikehold av veien i hele kontraktperioden. Kostnadene på de ulike strekningene som bygges er i snitt 62 000 kroner pr. løpemeter, og totalkostnadene er 8,1 mrd. 2020-kroner.

Helgelandsmodellen er modell for flere andre veiprojekter i Statens vegvesen og Nye Veier AS.



Kontraktporteføljen til Statens vegvesen er i endring. Framover vil det blant annet være en videreutvikling av kontraktstrategier, det vil si videreutvikling av anskaffelsesprosedyrer og gjennomføring av kontraktsarbeidet. Eksempler på dette er tidlig involvering, samspill med entreprenører, dialog med entreprenører i anskaffelsesfasen, ulike former for totalentrepriser m.m. Dette blir gjort for å legge til rette for en rask og kostnadseffektiv anleggsgjennomføring og en god utnyttelse av offentlige midler.

Transportvirksomhetene vil legge til rette for at konfliktnivået i anleggsmarkedet reduseres, og at de seriøse aktørene har gode rammevilkår. I tillegg vil det bli lagt vekt på andre tildelingskriterier i vei-prosjekter enn bare pris, samtidig som det benyttes ulike kontraktsformer som forhandlinger og konkurransepreget dialog. Transportvirksomhetene vil også arbeide for å motvirke arbeidslivskriminalitet i transportsektoren. I dette arbeidet er samarbeid både mellom offentlige myndigheter og mellom innkjøpere i sektoren svært viktig for å motvirke useriøs leverandørvirksomhet. Statens vegvesen har etablert en egen enhet som har særlig fokus på arbeidslivskriminalitet.

I noen tilfeller ligger svaret for å få mer for pengene i kontraktstrategier hvor framtidig drifts- og vedlikeholdsoppgaver inngår i kontrakter for utbyggingstiltak. Dette er tilfelle for de store OPS-kontraktene rv. 555 Sotrasambandet og E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta. Veiutviklingskontrakten brukt i Helgelandsmodellen, jf. boks 4.5, er et annet. I veiutviklingskontrakten har samme entreprenør ansvar for utbygging av delstrekningene i tillegg til drift og vedlikehold i en periode på inntil 15 år.

#### **4.5 Effektiv drift, vedlikehold og fornyelse**

Drift og vedlikehold ivaretar samfunnets investeringer og er en forutsetning for et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem. Drift og vedlikehold bidrar til å holde infrastrukturen åpen (oppe-tid), og til god framkommelighet og trafikksikkerhet for trafikantene. Regjeringen vil i planperioden styrke innsatsen innenfor drift og vedlikehold. Samtidig kan ny teknologi også innenfor drift og vedlikehold gi mer for pengene. Det blir enklere med tilstandsbasert vedlikehold, og smart infrastruktur som utnytter sensorer og større tilgang på data kan forutsi feil før de finner sted.

Statens vegvesen har ansvar for drift og vedlikehold av mesteparten av riksveiene. Virksom-

heten inngår nye drifts- og vedlikeholdskontrakter for riksveiene etter hvert som felles kontrakter for riks- og fylkesveiene løper ut etter avviklingen av felles veiadministrasjon. Nye kontrakter har medført økte kostnader. Statens vegvesen legger til grunn en effektiviseringsgevinst på drifts- og vedlikeholdsområdet på totalt 1 460 mill. kroner i planperioden. Beløpet omfatter en effektiviseringsgevinst på 2 prosent årlig i forhold til dagens produktivitet, blant annet som følge av forbedret kontraktstrategi, nye teknologiske løsninger og mer risikobasert tilstandsvurdering som grunnlag for prioriteringer. Det forventes økt kostnads-effektivitet innen drift og vedlikehold som et resultat av ny organisering av Statens vegvesen. Ansvar for drift og vedlikehold av riksveier er plassert under en nasjonal divisjon med et helhetlig ansvar for operative, taktiske og strategiske oppgaver for samtlige veiobjekter (vei, bru, tunnel m.m.). Divisjonen har også ansvar for en del fornyings- og utbedringstiltak. Dette gir mulighet for en enhetlig arbeidspraksis, erfaringsoverføring og styring av virksomhetsområdet.

Riksveiferjekontraktene skal bidra til kostnadseffektivt ferjetilbud og økt samfunnsnytte. Statens vegvesen har satt i gang virksomhetsutviklingstiltaket «Styrket kjøp av ferjetjenester» som skal bidra til å forbedre innkjøp av ferjetjenester. Effekten av dette tiltaket er anslått til 170–350 mill. kroner i planperioden. I tillegg skal Statens vegvesen optimalisere ferjedriften ytterligere gjennom digitalisering og automatisering. Ved å bidra til effektivisering på mannskapssiden, redusert energiforbruk og lavere sannsynlighet for uforutsette hendelser vil dette kunne redusere de årlige kostnadene for kontrakter som inngås i tolvårsperioden med 5–10 prosent, noe som utgjør 500–1 000 mill. kroner i perioden 2022–2033. Samlet kostnadsreduksjon kan utgjøre mellom 670 og 1 350 mill. kroner. Dette vil kunne motvirke økte kostnader i perioden som følge av overgangen til null- og lavutslippsløsninger i riksveiferjedriften.

Nye Veier AS har ansvar for drift og vedlikehold av de riksveiene som blir lagt inn i selskapets portefølje. Selskapet vurderer nytten av tiltak innen drift og vedlikehold i forbindelse med investeringsbeslutningene, og gjennomfører tiltak som bidrar til å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i driftsfasen. Nytteverdien for veibrukerne er sentral. Selskapets hovedmodell for drift og vedlikehold er å kreve en utvidet vedlikeholdsgaranti i kontraktene med totalentreprenørene og sette ut drift av veinettet i egne driftskontrakter. Målet er best mulig samfunnsøko-

nomisk lønnsomhet og å bygge ut et veinett hvor veien er åpen og tilgjengelig for veibrukerne.

Den økte satsingen på drift, vedlikehold og fornyelse hindrer økt vedlikeholdsetterslep på jernbanen, og ivaretar samfunnets investeringer i jernbaneinfrastruktur. Forutsigbarhet er viktig for å oppnå mest mulig effektiv drift og vedlikehold, og innsatsen vil vris mot forebyggende vedlikehold. Forutsigbarhet gjør det også mulig å planlegge mer rasjonelle vedlikeholds- og fornyelsesprosjekt med lavere enhetskostnader, noe som gir mindre behov for korrektivt vedlikehold på sikt. Med Bane NOR SFs nye vedlikeholdsstrategi prioriteres vedlikehold som gir økt oppetid og regularitet.

Jernbanen er i ferd med å bli høyteknologisk og digital. Gjennom digitaliseringen vil jernbanen bli mer punktlig, mer driftssikker og enklere å holde ved like. Det jobbes kontinuerlig med å vurdere kostnadsbesparende løsninger og nye muligheter som ny teknologi gir. Med innføringen av signalsystemet ERTMS blir kommunikasjonen på det norske og europeiske jernbanenettet standardisert og mer driftssikkert. Den omfattende digitaliseringen av jernbanen vil også generere mer og bedre kvalitet på data enn i dag. Dette kan hjelpe oss med å forutse framtidig behov for vedlikehold og bidra til å forebygge tekniske feil som fører til driftsforstyrrelser. Dette erstatter ikke behovet for å bygge ned vedlikeholdsetterslepet, men bidrar til å gjøre arbeidet mer målrettet.

Kystverket har effektivisert sin drifts- og vedlikeholdsinnsats gjennom bedre planlegging. Planlegging av vedlikehold i geografisk avgrensede områder (roder) innebærer at det til enhver tid er tilgjengelig alternativt arbeid ved for eksempel værhindringer, at lite tid går med til transport mellom vedlikeholdsprosjekter, og at ulike arbeidsteam kan jobbe samtidig med utgangspunkt fra samme fartøy. Fornyelsen av Kystverkets fartøy har også bidratt til effektivisering, blant annet ved lavere transporttid, mindre drivstofforbruk og som følge av at de nye fartøyene er bedre egnede arbeidsplattformer. Det pågår modernisering av navigasjonsinnretningene med LED-baserte lyskilder, og materialer som krever mindre vedlikehold bidrar til å redusere vedlikeholdsbehovet. Sensorbasert fjernovervåking gir bedre oversikt over tilstand, og reduserer inspeksjonsbehovet.

Ny teknologi, automatisering og standardisering bidrar til effektivisering av drift og vedlikehold i Avinor AS. Eksempler er innføringen av fjernstyrte tårn, automatisering av tjenestene til passasjerene, samt tilpassing av bemanningen i sikkerhetskontrollene etter passasjermengden. Et annet eksempel er innføringen av fem standardiserte lufthavnkonsepter, avhengig av størrelse, som skal bidra til kostnadseffektiv og standardisert drift, samt mulighet til å lære av de beste innen hver gruppe.







Figur 5.1 Effektiv bruk av ny teknologi

Synstolking: Illustrasjonene viser en bil og et godsskip som sender og mottar signaler, og en person ved en datamaskin.

## 5 Effektiv bruk av ny teknologi

Transportsektoren i Norge og internasjonalt står oppe i store teknologiske endringer som har potensial til å endre transporten av personer og gods på en grunnleggende måte. Effektiv bruk av ny teknologi vil gi en enklere reisehverdag, økt konkurranseevne for næringslivet, mer for pengene, bidra til nullvisjonen for drepte og hardt skadde og bidra til å redusere klimagassutslipp og negativ miljøpåvirkning fra sektoren. Et mangfold av teknologiske gjennombrudd gjør dette mulig, og utfordringene i sektoren gjør det nødvendig.

Dette kapitlet omhandler i hovedsak effektiv bruk av ny teknologi i form av digitalisering og intelligente transportsystemer. Tilrettelegging for bruk av nullutslippsteknologi omtales i kapittel 6.1.

Med denne transportplanen legger regjeringen opp til en mer overordnet og strategisk styring av sektoren, blant annet gjennom porteføljestyring og krav om kontinuerlig vurdering av hvilke muligheter ny teknologi kan tilby. En slik tilnærming åpner for en mer dynamisk vurdering av hva som til enhver tid er hensiktsmessige tiltak for å løse transportutfordringene. Samtidig får transportvirksomhetene insentiv til kontinuerlig å arbeide med forbedringer basert på nye teknologiske muligheter. For transportinfrastruktur er mer enn skinner, asfalt, rullebaner og fysisk maritim infrastruktur. Det er også blant annet de digitale løsningene som understøtter transportsystemenes funksjon, og som kan gi en mer effektiv utnyttelse av den fysiske infrastrukturen og transporttilbud. Slike løsninger kan bidra til at vi når de transportpolitiske målene på en kostnads-effektiv måte. Dette krever en aktiv politikk – for som de fysiske transportnettene må utvikles, reguleres og forvaltes på en god måte, vil det samme gjelde for de digitale løsningene i sektoren.

*Regjeringen vil:*

- gjennom systemet for porteføljestyring muliggjøre og gi insentiver til løpende optimalisering av investeringer i takt med teknologiutviklingen
  - legge til rette for hensiktsmessig utvikling, implementering og drift av de digitale løsningene som bidrar til å understøtte transportsystemenes funksjon
  - sikre et robust og oppdatert regelverk, herunder bruk av regulatoriske sandkasser på områder som vurderes som teknologisk lovende, samt aktiv påvirkning av europeisk og internasjonal regelverksutvikling
  - bruke offentlige anskaffelser og andre brede virkemidler for å fremme teknologiutvikling
  - være tett koblet på teknologiutviklingen internasjonalt, gjennom kontinuerlig kunnskapsinnhenting, pilotering av teknologi og internasjonalt samarbeid
  - legge til rette for bedre bruk av de stadig økende mengdene data som genereres i transportsektoren som grunnlag for bedre planlegging, trafikkstyring, samt en rekke andre anvendelsesområder
  - gjøre det attraktivt å anvende Norge som arena for testing av nye teknologiske løsninger i transportsektoren, blant annet av autonome framkomstmidler på vei, skinner, til sjøs og i luften, og av null- og lavutslippsløsninger innen alle transportformer
  - legge til rette for hensiktsmessig forskning, utvikling og pilotering, både i transportvirksomhetene og gjennom det etablerte virkemiddelapparatet, i samspill med teknologirelatert EU-forskning i Horisont Europa
  - fremme samarbeid mellom myndigheter, FoU-aktører og næringsliv slik at norsk næringsliv kan utvikle smartere mobilitetsløsninger for transportsektoren
  - utarbeide en kunnskapsstrategi som kan gi et samlet utfordringsbilde og strategisk retning for forskningsinnsatsen i transportsektoren
- Mye av teknologiutviklingen som kommer til å prege norsk transportsektor i planperioden skjer i privat regi eller utenfor Norges grenser, og vil finne sted uavhengig av hvilke valg norske myndigheter tar. Skal vi hente ut gevinstene som teknologiutviklingen gir, må transportmyndighetene imidlertid ta aktive valg. Regjeringen har

### Boks 5.1 HentMeg i Sauda – teknologi kan brukes til å tenke nytt om kollektivtransport i distriktene

HentMeg er en tjeneste som kollektivselskapet Kolumbus har tilbudt innbyggerne i Sauda fra juli 2018.<sup>1</sup> Her kan passasjerer til vanlig buss-takst hentes der de befinner seg og kjøres dit de skal innenfor den angitte sonen. Innbyggerne i Sauda kan med andre ord kjøre buss som en taxi. Passasjerene bestiller transport på nett eller telefon, går utenfor hjemmet til avtalt tid og går om bord i en bil eller minibuss. Der sitter det gjerne andre passasjerer som har steget på bussen tidligere. På veien dit passasjerer skal, kan bilen plukke opp og sette av andre passasjerer. Prosjektet startet opp med én bil som erstattet tre bussruter der det tidligere i snitt var 1,5 passasjerer pr. avgang. I starten sørget tilbudet for at utgiftene til Kolumbus ble redusert med 40 prosent, mens passasjertallet gikk opp 20 prosent, sammenliknet med samme periode året før. I tjenesten brukes algoritmer fra et

norsk-gründet selskap som regner ut raskeste rute for sjåførene.<sup>2</sup> Lignende fleksible kollektivtjenester er også lansert andre steder i landet. I NOU 2020: 15 *Det handler om Norge* anbefales det å ta i bruk ny teknologi for å gi økt mobilitet for personer uten bil. Kommunal og moderniseringsdepartementet har startet opp et toårig læringsnettverk for smart mobilitet, som skal bidra til nye løsninger for kollektivtransport og personmobilitet i områder med lavt kundegrunnlag og store avstander. Nettverket retter seg mot fylkeskommuner, i samarbeid med aktuelle kommuner og relevante forskningsmiljøer.

<sup>1</sup> <https://www.kolumbus.no/aktuelt/hentmeg-i-sauda/>

<sup>2</sup> <https://www.dn.no/samferdsel/grunder/kolumbus/sauda/her-har-grunder-kristoffer-vik-hansens-29-teknologi-tatt-livet-av-rutebussen/2-1-396670>

derfor pekt ut effektiv bruk av ny teknologi som et eget mål for transportpolitikken.

Den teknologiske utviklingen er imidlertid usikker, og det er uklart når og hvilke teknologiske nyvinninger som oppnår markedsutbredelse. En tilnærming til ny teknologi må derfor handle om å utvikle grep for å håndtere usikkerhet, samt bruke et bredt spekter av virkemidler og tiltak slik at disse treffer best mulig for å hente ut gevinster av teknologi som kan ha ulik grad av modenhet.

## 5.1 Store teknologiske endringer i transportsektoren

Norsk og internasjonal transportsektor vil framover bli sterkt påvirket av teknologiutviklingen. Regjeringens ekspertutvalg for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur<sup>1</sup> har definert og trukket fram fire teknologitrender: 1) automatisering, 2) elektrifisering og nullutslippsmobilitet, 3) delingsmobilitet og 4) samhandlende intelligente transportsystemer. Teknologitrendene represen-

terer både utfordringer og løsninger. Vi må derfor tenke nytt om utøvelsen av transportpolitikken, samtidig som trendene i seg selv også representerer nye løsninger på kjente problemstillinger.

De fire trendene drives fram av både teknologiske gjennombrudd og økonomiske, politiske og sosiokulturelle drivkrefter. Hvor raskt trendene vil utvikles og i hvilket omfang er usikkert. Hver for seg vil de fire trendene kunne føre til betydelige endringer i transportsektoren, og i kombinasjon vil de kunne forsterke hverandre ytterligere. For eksempel vil et framtidig utslippsfritt, autonomt kjøretøy satt inn i en forretningsmodell basert på delingsmobilitet, kunne føre til store endringer i hvordan ulike aktører opptrer i markedet for personbiler og transporttjenester.

Teknologitrendene kan gi effekter som går i flere ulike retninger. Elektrifisering og fullautomatisering vil kunne gi reduserte kostnader, klimagassutslipp og trafikkulykker, noe som vil kunne redusere skadevirkningene og øke etterspørselen etter veitrafikk. Samtidig vil de samme teknologitrendene, i kombinasjon med nye delingsbaserte forretningsmodeller, kunne håndtere den økte etterspørselen ved at kjøretøyene vil kunne kjøre tettere og foreta mer optimaliserte valg av kjøreruter. Teknologitrendene vil også kunne sørge for bedre utnyttelse av kjøretøyenes kapasitet.

<sup>1</sup> *Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet*. Rapport fra regjeringens ekspertutvalg for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur (2019)

tet, ved at flere personer samles i hver bil eller at kjøretøyene brukes til varetransport når de ikke er i bruk til persontransport. I kapittel 7 omtaler vi teknologiens betydning for økt sikkerhet, og i kapittel 8.2 hvordan teknologiske muligheter kan påvirke trafikken spesielt i byene. Trendene vil kunne føre til store endringer i transportsektoren, men på samme tid vil de nye teknologiske mulighetene gi myndighetene en langt større verktøykasse for å styre trafikk eller regulere trafikal atferd, både innenfor og på tvers av transportformene. Dette kan være aktuelt dersom det er behov for å bedre utnyttelsen av kapasiteten i infrastrukturen, eller for å ivareta andre politiske målsettinger, som for eksempel trafikkregulering i urbane områder for å skape et godt bymiljø.

## 5.2 En mer digitalisert og datadrevet transportsektor

Samhandlende intelligente transportsystemer, automatisering og delingsmobilitet er ulike uttrykk for digitalisering i transportsektoren. Digitalisering, eller utviklingen innen elektronikk, informasjons- og kommunikasjonsteknologi, er i seg selv ikke et nytt fenomen, men utviklingen skjer raskt og kan føre til mer grunnleggende endringer enn tidligere. Dette skyldes blant annet måten data behandles på i de delene av transportsektoren som er eller skal bli digitalisert. For eksempel er kunstig intelligens en forandrende faktor, jf. regjeringens strategi for kunstig intelligens fra 2020.<sup>2</sup> Utviklingen innen kunstig intelligens er drevet fram av tilgang til stadig større mengder data, bedre algoritmer og rimelig tilgang til stadig økende regnekraft. For transportsektoren er denne utviklingen særlig viktig for utviklingen av både automatiserte eller autonome løsninger, samhandlende intelligente transportsystemer og nye mobilitetsløsninger basert på deling.

Datatilfanget i alle samfunnssektorer vokser eksponentielt. Hvert minutt genereres nå mer data enn vi hadde samlet i 2003.<sup>3</sup> Siden tilgang til store datamengder kan gi bedre oversikt over status og prognoser i transportsystemet, ligger det her store muligheter knyttet til analyse, innsikt og prediksjon ved hjelp av kunstig intelligens. Dette kan blant annet gi bedre planlegging, mer avanserte og proaktive former for trafikkstyring og påvirkning av trafikal atferd, bedre informasjon til

de reisende, mer målrettet drifts- og vedlikeholds-innsats og et bedre grunnlag for forskning. Bedre bruk av det økte datatilfanget har også en rekke andre anvendelsesområder, blant annet som grunnlag for datadrevet verdiskaping i næringslivet. For å oppnå gevinstene av fremtidens digitaliserte og datadrevne transportsystemer må myndighetene sikre en god og effektiv dataforvaltning.

Også EU-kommisjonen påpeker den økte betydningen av digitalisering, data og kunstig intelligens i sin nye digitale strategi for Europa. Som del av denne strategien har EU-kommisjonen lansert en europeisk strategi for kunstig intelligens<sup>4</sup> og en europeisk strategi for data<sup>5</sup>, hvor det skal legges til rette for et felles indre marked for data. Formålet er at EU skal bli en ledende rollemodell for et samfunn som bruker data som grunnlag for bedre beslutninger i både privat og offentlig sektor. EUs datastrategi peker ut ni samfunnsområder hvor data vil få økt betydning.<sup>6</sup> Mobilitetsdata er ett av disse ni områdene («common data spaces»), hvor det skal jobbes med å håndtere tekniske og juridiske hindringer for datadeling, og på den måten legges til rette for bedre flyt av data. EU vil sette Europa i førersetet for utviklingen av intelligente transportsystemer gjennom blant annet et rammeverk for tilgang til, og deling av, data fra eksisterende og framtidige transport- og mobilitetsdatabaser. For norske transportmyndigheter vil det bli viktig å følge opp de europeiske initiativene.

Datafangst, lagring, bruk og analyse vil både skje innen og på tvers av transportformene og virksomhetene. Virksomhetenes egne satsinger handler i første omgang om bedre bruk av egne data. Et eksempel på dette er mer datadrevet vedlikehold i Bane NOR SF, jf. boks 5.4. Virksomhetsspesifikke satsinger er omtalt i kapittel 5.4, som en integrert del av deres digitaliserings-satsinger.

Når det gjelder tilrettelegging for bruk av data på tvers av transportformene, og på tvers av transportsektoren og andre samfunnssektorer, utføres det allerede i dag mye godt arbeid i transportvirksomhetene. Eksempler er initiativ som transportportal.no i regi av Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, BarentsWatch og Kystdatahuset i regi av Kystverket, samt arbeidet som Entur AS

<sup>2</sup> *Nasjonal strategi for kunstig intelligens* (2020)

<sup>3</sup> *Digital 21* (2018)

<sup>4</sup> *Artificial Intelligence for Europe* COM(2018) 237 final

<sup>5</sup> *A European strategy for data* COM(2020) 66 final

<sup>6</sup> De ni områdene er mobilitet, helse, finans, energi, landbruk, offentlig administrasjon, ferdigheter/kompetanse, Green Deal og industriell produksjon

### Boks 5.2 Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy og pilotprosjekter gjennomført innenfor rammen av dette regelverket

Et eksempel på et tiltak basert på en tankegang om regulatoriske sandkasser er *lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy* som trådte i kraft 1. januar 2018, og pilotprosjekter med autonome kjøretøy som har vært gjennomført innenfor rammen av dette regelverket. Veitrafikkloven begrenser bruk og utprøving av selvkjørende kjøretøy og forutsetter et «tradisjonelt føreransvar». I stedet for å vente med å regulere til alle konsekvenser av den nye teknologien er kjent, er det nå tillatt å teste selvkjørende kjøretøy under et strengt kontrollregime. For å hindre at regelverket blir utdatert på et område i rask utvikling er det i loven lagt opp til vide og fleksible rammer. Konkrete krav følger av forskrifter og den enkelte tillatelse til testing.

Loven har blant annet bidratt til at revisjons- og rådgivningsselskapet KPMG, i sin rapport «Autonomous Vehicles Readiness Index», rangerer Norge på tredjeplass i 2020 blant land som har de beste forutsetningene for innføring av selvkjørende kjøretøy.<sup>1</sup> Rapporten rangerer det norske lovverket og politiske landskapet høyt, og framhever blant annet en økning i 2019 av tillatt topphastighet for selvkjørende kjøretøy, samt ulike andre testprosjekter som regjeringen har åpnet for. Norge scorer også høyt på infrastruktur (herunder ladestasjoner), på teknologi- og innovasjonsmiljøer og på publikums innstilling til selvkjørende kjøretøy.

<sup>1</sup> KPMG 2020 Autonomous Vehicles Readiness Index

utfører for jernbane- og kollektivsektoren. Entur AS forvalter data på tvers av både transportformer og aktører på ulike forvaltningsnivå. Selskapet tilbyr informasjon om kollektivreiser over hele landet, samt utvikler og drifter digitale salgs- og billetteringsløsninger og kundesenter for å oppnå sømløse kollektivreiser mellom ulike tilbydere.

Verdien av data ligger i den faktiske bruken. For å hente ut gevinstene må data derfor være tilgjengelige og tilrettelagt i et format som gjør det mulig med bruk og analyse på tvers av transportformer. Regjeringen ønsker å styrke arbeidet med å legge til rette for bedre og mer bruk av data i transportsektoren – både innad og på tvers av virksomhetene og mellom forvaltningsnivåene. Samferdselsdepartementet startet derfor høsten 2020 et arbeid med å vurdere hva som kan være hensiktsmessig innretning på et videre samarbeid om data på tvers av transportformene. Arbeidet vil fortsette inn i planperioden.

### 5.3 Regulatorisk tilrettelegging og internasjonalt samarbeid

Ved rask teknologisk utvikling er det viktig å sikre at lovgivning ikke er til hinder for innovasjon. For å legge til rette for hensiktsmessig bruk av ny teknologi i transportsektoren har regjeringen gjennomført en rekke større lovarbeider som skal sikre at regulering ikke bremser framvekst av inn-

ovative og smarte mobilitetsløsninger. Eksempler på dette er den nye havne- og farvannsloven, som tar høyde for ny teknologi. Blant annet er det gitt en ny bestemmelse om losplikt for å legge til rette for autonome fartøyer til sjøs. Et annet eksempel er det nye drosjereguleringen som trådte i kraft i november 2020, som gir større muligheter til å ta i bruk ny teknologi i drosjebransjen og bedre konkurranseforhold. Et tredje eksempel er at Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å revidere og utvikle veidataforskriften for å sikre tilgjengelighet, lagring og bruk av de stadig økende datamengdene som skapes av veitrafikken.

For lovgiver er det en krevende balanse mellom å regulere slik at teknologien bidrar til ønsket utvikling, samtidig som regulering ikke må kvele innovasjonskraften som ligger i det å la teknologiske og kommersielle krefter være hoveddrivere. Bruk av såkalte regulatoriske sandkasser kan bidra til å forene slike hensyn. Regulatoriske sandkasser gir rom for å tillate utprøving av ny teknologi for å teste ut, lære og feile – men i kontrollerte, avklarte former og under et definert tilsynsregime. Læring fra regulatoriske sandkasser kan også bidra til utforming av bedre regelverk på et senere tidspunkt.

En «sandkasse-tankegang» kan også være hensiktsmessig på områder knyttet til personvern og kunstig intelligens. Mye av den ventede økningen i datatilfanget i transportsektoren vil

være sanntidsdata om enkeltpersoners trafikale atferd og bevegelsesmønster. Disse dataene kan ha svært stor verdi for både myndigheter og kommersielle aktører, samtidig som de i stor grad vil være personsensitive. For å oppnå en verdikende bruk av disse dataene er det avgjørende at personvernet håndteres. Vi må unngå at aggregerte og anonymiserte datasett om privatpersoners bevegelsesmønstre kan brukes til å identifisere enkeltpersoner gjennom en «mosaikkeffekt», der man gjennom en kombinasjon av ulike anonymiserte datasett kan avdekke privatpersoners identitet. Regjeringen opprettet i 2020 en regulatorisk sandkasse for personvern og kunstig intelligens i regi av Datatilsynet. Sandkassen er et godt tiltak for å øke kunnskap og gi innsikt i nye innovative løsninger, samtidig som risiko for personvernet avdekkes på et tidlig stadium. Generelt må personvern i transportsektoren, som i alle andre sektorer, utredes og vurderes i forbindelse med hvert enkelt tiltak. Det er viktig at vi ved innføring av ny teknologi i transportsektoren legger til rette for godt personvern, og at dette arbeidet starter allerede på planleggingsstadiet gjennom innebygget personvern («privacy by design»).

Skal vi oppnå en effektiv bruk av ny teknologi er det også viktig med internasjonalt samarbeid. Kunnskapsinnhenting og aktiv påvirkning er viktig for å bidra til at europeiske og internasjonale standarder tar høyde for norske forhold (for eksempel klimatiske forhold), slik at vi unngår behov for særnorske løsninger. For eksempel følger Statens vegvesen EUs utvikling av regelverk knyttet til samhandlende og automatisert transport tett, med mål om å spille inn norske synspunkter i en tidlig fase.

#### **5.4 Transportvirksomhetenes økte innsats innen teknologi i planperioden**

I likhet med den fysiske transportinfrastrukturen må de digitale løsningene bygges og driftes på en måte som understøtter transportformenes funksjon og virksomhetenes effektive oppgaveutførelse. I et teknologiperspektiv er en planperiode på tolv år lang tid, og virksomhetenes teknologiarbeid favner over et bredt spekter av tiltak. Tiltakene må nødvendigvis justeres over tid, og presenteres derfor på et overordnet nivå i denne transportplanen. Felles for satsingene er likevel forståelsen av mulighetsrommet som teknologien bringer. Ny teknologi byr også på en del sikker-

hetsmessige utfordringer. Disse er nærmere omtalt i kapittel 8.5.2.

##### *Satsinger innenfor veisektoren*

Den teknologiske utviklingen gir store muligheter til å løse utfordringer i veisektoren gjennom digitale løsninger. Det er viktig at veimyndighetene er digitalt kompetente og proaktive. Utvikling av det fysiske veinettet vil alltid være en kjerneoppgave, men den teknologiske utviklingen gjør det nødvendig å utvikle en digital veimodell til dette (en «digital tvilling»)<sup>7</sup>. Samtidig må det arbeides for en stadig bedre samhandling mellom aktører og elementer i transportsystemet, gjennom utveksling av data og mer optimalisert bruk av disse. Eksempler er utveksling av informasjon mellom kjøretøy, og mellom kjøretøy og ulike elementer i infrastrukturen, for eksempel signalstyrings-systemer eller veitrafikksentralene.

I likhet med resten av transportsystemet blir veisektoren stadig mer kompleks. Vi har flere infrastruktureiere, ulike forvaltningsnivå og en rask framvekst av nye mobilitetstjenester som opererer på veinettet. Det er derfor viktig for statlige veimyndigheter å legge til rette for hensiktsmessig samhandling mellom aktørene. Det må legges til rette for overføring av informasjon mellom aktører og elementer i veinettet og sømløs mobilitet, og det må utvikles regelverk og retningslinjer for løsninger for intelligente transportsystemer, uavhengig av veieier og forvaltningsnivå.

Teknologisatsingen innenfor veisektoren vil i planperioden derfor innrettes langs tre innsatsområder. Det første innsatsområdet handler om innsamling, forvaltning og deling av *data*, samt tilrettelegging for digitale og datadrevne tjenester og informasjon. Statens vegvesen planlegger å utvikle en digital veimodell (digital tvilling) for riksveinettet, som er egnet for overordnede analyser. Dette vil sikre en helhetlig utforming av veinettet, som blant annet tar høyde for kjøretøy med avansert førerstøtte eller automatiserte løsninger. Det andre innsatsområdet vil handle om *transportstyring* gjennom informasjon, overvåking av veinettet, styring og kontroll. Det er aktuelt med tilrettelegging for tjenester med bruk av samhandlende intelligente transportsystemer, samt automatisert kjøring. Det er også planlagt å utvikle og

<sup>7</sup> En digital tvilling er definert som en virtuell representasjon av en fysisk virkelighet gjort mulig gjennom data og simulatorer for sanntidsberegninger, optimalisering, overvåking, kontroll og forbedret beslutningsstøtte (kilde: SINTEF).



### Boks 5.3 Ny teknologi skaper forutsigbarhet for næringstransporten i nord

E8 fra Skibotn til Kilpisjärvi er en av flere norske veistrekninger som er valgt ut som pilotstrekning for å utvikle og teste løsninger for intelligente transportsystemer (ITS) i Norge. Gjennom forsknings- og utviklingsprosjektet Borealis har Statens vegvesen gjort den 40 kilometer lange veien til et nasjonalt testlaboratorium for ny teknologi. Langs veien er det gravd ned akustiske fiberkabler, bygget ut strømtilførsel, satt opp kameraer, blåtannlesere, reisetidsantennener og værstasjoner for å gjøre veien til en 40 kilometer lang «forskningsstasjon med asfalt». Strekningen har krevende vinterforhold, stor andel tungtrafikk og er viktig for innbyggere og næringsliv i regionen.

Hensikten med piloteringen er, foruten å teste ut ny teknologi, å gjøre den utfordrende veien mer forutsigbar. Dette er særlig viktig for fiskeindustrien i området, da fisken må raskt

fram til markedet. For å kunne selge til høyeste pris må for eksempel laksetransporten ta maksimalt 36 timer fra fisken er fisket til den når det asiatiske markedet. Forutsigbarhet for transporten blir dermed avgjørende. I prosjektet har Statens vegvesen gjort bruk av innovative anskaffelser, og slik fått involvert en rekke selskaper til å utvikle og prøve ut nye teknologiske løsninger på teststrekningen.

Teststrekningen i Skibotndalen er del av et samarbeid mellom offentlige og private aktører i Norge, Sverige, Danmark og Finland. Piloteringen av ITS-tjenestene gjennomføres på ulike testlokasjoner fordelt på de fire landene. Det er viktig at løsningene fungerer på hele det nordiske veinettet, og tjenestene testes derfor på tvers av landegrensene. Det fellesnordiske prosjektet har fått delfinansiering fra EU.

anvende kunstig intelligens for analyser, automatisert beslutningsstøtte og tjenester. Det tredje innsatsområdet omhandler utvikling av systemer for *overvåking, oppfølging og utvikling av infrastruktur* gjennom kommunikasjon langs veien: digitalt veinett, sensorer og fibertilknytning til sentrale installasjoner.

Satsingene innen områdene data- og transportstyring vil være nasjonale, slik at investeringer kommer alle veieiere til gode. Også utvikling og gjennomføring av piloter vil ha nasjonal karakter ved at ulike veieiere vil tilbys involvering i slike aktiviteter. Pilotering vil skje innen alle tre innsatsområder.

#### Satsinger innen jernbane

Ny teknologi vil gi direkte eller indirekte effekt for alle aktiviteter innenfor jernbane- og kollektivsektoren. Digitalt signalsystem vil øke driftsstabiliteten, hastigheten, kapasiteten og sikkerheten. Digitalisering og bedre datakvalitet fra tilstands- overvåking av infrastrukturen vil gi mer effektivt vedlikehold. For de reisende vil dette gi en bedre reiseopplevelse og en enklere reisehverdag. Implementering av ny teknologi skaper også mer effektive arbeidsverktøy og -prosesser. Jernbane-sektoren benytter eksempelvis bygningsinformasjonsmodellering i prosjektutviklingen for ny

infrastruktur. Slik teknologi bidrar til å effektivisere alle faser i prosjektgjennomføringen, på sikt også i drift og vedlikehold. Innføringen av TMS (nytt system for fjernstyring som fornyelse av eksisterende fjernstyringssystemer) muliggjør bruk av data og algoritmer for å øke kvaliteten på prosesser og kunderettede tjenester. Dette innebærer blant annet å innføre løsninger som kan gi sterkt forbedret kundeinformasjon til de reisende etter hvert som European Rail Traffic Management System (ERTMS) innføres.

Det databaserte signalsystemet ERTMS vil i planperioden utgjøre grunnmuren i den digitale transformasjonen av jernbanen i Norge. Dagens signalsystemer er basert på teknologi fra midten av forrige århundre. Med unntak av nyere programvarebaserte system, har anleggene passert sin tekniske levealder, og reservemateriell produseres ikke lenger. Dette bidrar til at omfanget av kostnadskrevenne korrektivt vedlikehold blir stort. Behovet for fornyelse av signalsystemene har vært en viktig faktor for beslutningen om innføring av det digitale signalsystemet ERTMS. Implementering av ERTMS standardiserer og reduserer antall komponenter for signalanlegget på jernbanen, noe som skal medføre mer effektivt vedlikehold. ERTMS-prosjektet består av tre større tekniske systemkontrakter for signalanlegg, trafikkstyring og utstyr om bord i tog.



#### **Boks 5.4 Stordata forbedrer punktligheten på jernbanen: Slik jobber Bane NOR SF med smartere vedlikehold**

I Bane NOR SF er det satt i gang tiltak hvor bruk av sensorovervåkning, programvareutvikling og stordata kan løse mange utfordringer knyttet til driftsbrudd i jernbanen. Tradisjonelt har feil i sporet blitt rettet etter at feilen oppstår. Med gammel infrastruktur som trenger mye vedlikehold og utskiftning av komponenter, er dette en ineffektiv måte å jobbe på som skaper forsinkelser for de reisende. Bane NOR SF overvåker i dag 1 750 drivmaskiner på 900 sporveksler og 1 600 sporfelt ved hjelp av sensorer ute i sporet. Men sensorene har gitt Bane NOR SF så mye data at det ble tidkrevende å overvåke og analysere alle komponentene. Derfor har Bane NOR SF utviklet en metode som gjør at de kan bruke alle dataene på en effektiv måte ved å koble og samle data i en egen skyplattform, hvor Bane NOR SF har bygget sine egne «virtuelle» algoritmebaserte sensorer. Ved hjelp av disse

dataene kan Bane NOR SF i langt større grad enn før finne mer presis årsak til feil, forutse hvor feilen vil komme, og rette feilen ute i sporet før den stopper toget.

Tiltaket *Smart vedlikehold* skal redusere forsinkelser på jernbanen, og det er allerede indikasjoner på at dette har hatt god effekt på enkeltstrekninger. På Østfoldbanen er for eksempel antall forsinkelsestimer på grunn av feil på sporfelt redusert fra 730 minutter i november 2019 til 38 minutter i januar 2020, ifølge Bane NOR SFs målinger. Bane NOR SF ønsker å fange opp flere feil enn i dag gjennom enda bedre utnyttelse av dataene i alle ledd. Det skal derfor gjennomføres flere pilotprosjekt, blant annet knyttet til ras og steinsprang. Kombineringen av drift og teknologi står sentralt i det videre arbeidet til Bane NOR SF. Dette vil gi økt punktlighet og mer jernbane for pengene.

ERTMS skal gjøre det mulig å øke utnyttelsen av eksisterende infrastruktur. Eksempelvis vil ERTMS kunne gi enklere løsninger for samtidige innkjøringer, noe som øker fleksibiliteten på enkeltsporede strekninger. ERTMS skal gi vesentlige muligheter for reduserte kostnader, færre tekniske feil som påvirker togtrafikken, bedre og raskere informasjon til de reisende og mer effektive arbeidsprosesser. Dette vil kunne bedre både driftsstabiliteten og sikkerheten på jernbanen, og kunne bidra til bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur gjennom mer automatiserte prosesser for trafikkstyring. Trafikkstyring er et område hvor stordata og kunstig intelligens vil kunne optimalisere trafikkavviklingen, og redusere kostnaden. Data fra trafikkstyringssystemer vil gi et trafikkbilde i sanntid med mulighet for analyser og optimalisering av trafikkavviklingen, spesielt i avvikssituasjoner. En videreutvikling av ERTMS muliggjør tettere signalering som gir en mer effektiv trafikkflyt. Formidling av viktig informasjon i sanntid vil gi større forutsigbarhet for de reisende.

Tele- og datakommunikasjon er nødvendig for å kunne kjøre tog i Norge, og systemene blir også nødvendige for ERTMS.

Tilgang til gode mobiltjenester på tog er viktig for at reisende kan utnytte tiden sin om bord. Norske tog AS arbeider med å installere nye

mobilforsterkere i de fleste togtypene. Det vil gi de reisende en bedre brukeropplevelse der det allerede er dekning utenfor toget. I tillegg til mobilforsterkere inne i togene planlegger regjeringen å legge til rette for større investeringer langs jernbanen for å møte de reisendes forventninger til nettdekning.

#### *Satsinger innen kyst*

Kystverket utfører i dag omfattende digitalisering med vekt på utvikling av digitale, brukerrettede tjenester, samt innsamling, bruk og tilgjengeliggjøring av data. Digitalisering av eksisterende tjenester og utvikling av helt nye tjenester har gitt forenkling, effektivisering og økt sikkerhet.

Når skip anløper norske havner utveksles det digital informasjon mellom skip og myndigheter gjennom meldings- og informasjonssystemet Safe-SeaNet Norway. Den digitale plattformen Barents-Watch bidrar til at norske hav- og kystområder brukes og forvaltes på en effektiv, bærekraftig og koordinert måte. BarentsWatch består av en åpen, nettbasert informasjonsportal og en lukket del som legger til rette for informasjonsdeling og felles situasjonsbilde for norske offentlige etater med operative oppgaver i havområdene. Videre er oversikten over maritim aktivitet i norske kyst- og

havområder styrket gjennom landbaserte og satellittbaserte AIS-mottakere<sup>8</sup> for innsamling av fartøys posisjon og identitet. AIS-dataene har vist seg svært anvendelige både i trafikkovervåkning og -styring og til analyseformål. Kystverket bruker AIS-data for å holde oversikt over endringer i aktivitets- og risikonivå og for å beregne klimagassutslipp og luftforurensning fra sjøfarten, og dataene er dermed en viktig forutsetning for utredninger av farvannstiltak, sjøsikkerhetstiltak, klima- og miljøtiltak og beredskap mot akutt forurensning. Dataene tilgjengeliggjøres også for allmenheten og andre offentlige brukere gjennom ulike digitale plattformer, som BarentsWatch og Kystdatahuset.

Kystverket bidrar videre til utviklingen av brukerrorettede digitale løsninger i tråd med e-navigasjonsstrategien til FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Formålet er å øke sjøsikkerheten for kommersiell skipsfart gjennom enklere utveksling av elektronisk informasjon mellom skip, og mellom skip og land, og å forenkle arbeidsprosessen til navigatører og landbaserte myndigheter. Et eksempel er digital rutetjeneste som gir brukerne tilgang til referanseruter og informasjon om blant annet gjeldende regelverk. Rutene kan lastes rett inn i fartøyenes elektroniske kartplottere.

Det vil i planperioden legges vekt på bedre samordning av Kystverkets digitaliseringsarbeid, både for å effektivisere, hente ut stordriftsfordeler og for å se tjenesteutviklingen i sammenheng. Kystverkets satsing i planperioden vil særlig handle om videreutvikling av meldings- og informasjonssystemer, herunder integrasjon av SafeSeaNet Norway i det felleseuropeiske SafeSeaNet-systemet, for å forenkle rapportering. Det vil også utvikles brukerrorettede digitale løsninger i tråd med e-navigasjonsstrategien, og den maritime trafikkovervåkingen vil vurderes nærmere i samarbeid med berørte myndigheter

I planperioden vil det også satses på drift og videreutvikling av BarentsWatch som digital plattform for informasjonsdeling og samhandling på tvers av myndigheter.

### Satsinger innen luftfarten

De seneste årene og fram til mars 2020 har aktiviteten i global luftfart og Avinor AS vært økende,

og dette har lagt press på både fysisk og digital kapasitet på lufthavnene. For å møte dette behovet har Avinor AS prioritert automatisering og digitalisering som effektiviserer selskapets prosesser. For Avinor AS vil det i planperioden være viktig å utvikle løsninger som skalerer tjenester på tvers av lufthavner, og som gir brukene et enhetlig møte med Avinor AS' lufthavner og tjenester.

Prioriterte områder vil være å legge til rette for autonome kjøretøy på flyplassene (blant annet førerløse brøytebiler), fjernovervåkning og fjernstyring av trafikk (fjernstyrte tårn). Det vil også være viktig å legge infrastrukturen til rette for elektrifisering, enten det er for bilparkering, flygninger eller industrielt utstyr. Videre vil Avinor AS øke graden av selvbetjeningsløsninger og tilpassede informasjonstjenester til de reisende, utvikle og ta i bruk robotisert og automatisert bagasjehåndtering, samt ta i bruk autonome droner og robotisering for blant annet drift og overvåkningsformål. I tillegg vil *Total Airport Management* videreutvikles med tydeligere innslag av intelligent og automatisert beslutningsstøtte for å få bedre informasjonsflyt og kapasitetsutnyttelse hos alle tjenesteytere.

Håndtering av utviklingen innen dronefeltet vil også være viktig for Avinor AS i planperioden. Vi står overfor et paradigmeskifte i luftfarten, hvor droner kan utføre stadig nye og mer krevende operasjoner, med potensielle gevinster innen både sikkerhet, økonomi og miljø. Dette vil i første omgang særlig gjelde for datainnsamling fra luften, men utviklingen kommer raskt også innen varetransport. Verdens første dronefraktoperasjon fra fastlandet til en offshoreinstallasjon fant sted i Norge i august 2020. Passasjertransport med drone ligger lenger fram i tid, men det vil kunne oppstå kommersielle initiativ i planperioden. Regjeringen er opptatt av å møte den raske utviklingen på dronefeltet og legge til rette for bransjen med oversiktlig regelverk og forutsigbare rammebetingelser.

I regjeringens dronestrategi fra 2018<sup>9</sup> er det understreket at full realisering av potensialet og nytteverdien av droner avhenger av tilgang på luftrom, både i lav høyde og i luftrom hvor det i dag flyr bemannet luftfart. Avinor AS lanserte i 2020 et trafikkhåndteringssystem for ubemannet luftfart – *Unmanned Traffic Management* (UTM). UTM-systemer vil forenkle – og på sikt kunne automatisere – prosessen med å be om tilgang til luftrom for å utføre droneoperasjoner. Ytterligere UTM-systemer vil kunne bli tatt i bruk i planperioden,

<sup>8</sup> AIS er et automatisk identifikasjonssystem som er innført av FNs sjøfartsorganisasjon IMO for å øke sikkerheten for skip og miljø, og forbedre regulering og overvåking av skipstrafikk

<sup>9</sup> *Norges dronestrategi* (2018)

og regjeringen er opptatt av å legge til rette for konkurranse der det er naturlig. Det kommer et nytt felleseuropeisk overordnet rettslig rammeverk på dette området, og norske myndigheter har bidratt i utformingen av regelverket som ventes vedtatt i EU i 2021.

Tidligere vedtatte felleseuropeiske drone-regler trådte i kraft 1. januar 2021 i Norge og EU, og åpner for store muligheter for norsk drone-industri i Europa. De nye reglene innebærer også at det tidligere skillet mellom rekreasjonsflyging og kommersielle operasjoner er fjernet, og de aller fleste som flyr drone må være registrert hos Luftfartstilsynet, uavhengig av bakgrunnen for droneoperasjonene. 31. desember 2020 lanserte Luftfartstilsynet en nettportal for registrering, kurs og eksamen for droneoperatører. Portalen legger til rette for at både privatpersoner og organisasjoner enkelt kan begynne å fly etter det nye regelverket.

## 5.5 Forskning, pilotering og innovasjon

Regjeringen vil at Norge skal være ledende i å ta i bruk nye digitale muligheter, og vil videreutvikle infrastruktur og transportløsninger basert på moderne teknologi. Digitalisering og grønn omstilling av transportsektoren krever innsats og samspill mellom myndigheter, aktører innen forskning, utvikling og innovasjon (FoUI) og næringsliv. Støtte til FoUI er et viktig virkemiddel for å nå transportpolitiske mål. Regjeringens satsing på transportforskning for å løse de utfordringene sektoren står overfor gir også betydelige muligheter for næringsutvikling. Norsk næringsliv kan spille en viktig rolle ved å forske på og utvikle smarte mobilitetsløsninger. Gjennom denne aktiviteten kan næringslivet utnytte det potensialet for verdiskaping som ligger i digitalisering og grønn omstilling av transportsektoren. Dette kan gi muligheter for økt eksport og nye arbeidsplasser.

Det globale markedet for smarte mobilitetsløsninger er i betydelig vekst. Dette er bakgrunnen for at regjeringen i Nasjonal transportplan 2018–2029 styrket forsknings- og innovasjons-satsingen utover den innsatsen som skjer i regi av transportetatene og Avinor AS. Satsingen innebar blant annet opprettelsen av en ny ordning, Pilot-T, som har som formål å bidra til å mobilisere forskningsmiljø og næringsliv til å forske på, skape og fase inn nye mobilitetsløsninger basert på IKT.

Foreløpig ser det ut til at denne mobiliseringen har lyktes. Antallet kvalifiserte søknader er høyt. Blant de kvalifiserte søknadene er det flere fra miljø og bedrifter som tidligere ikke har vært i kontakt med virkemiddelapparatet. Dette kan tyde på at man gjennom Pilot-T-ordningen har greid å utløse et transportrelatert forsknings- og innovasjonspotensial i næringslivet som tidligere ikke har vært utløst.

I 2019 ble det på regjeringens initiativ gjennomført en bred strategiprosess knyttet til transportrelatert FoUI i Norge for å kartlegge hvordan norsk forsknings- og innovasjonsinnsats best kan innrettes for å bidra til å løse utfordringene i transportsektoren. Arbeidet resulterte i Transport21-rapporten<sup>10</sup>, som anbefalte forskning og innovasjon rettet inn mot områdene klima og miljø, transportsikkerhet, bevegelsesfrihet, verdiskaping og konkurransekraft. Andre tilrådninger til myndighetene om økt FoUI-innsats har kommet fra det regjeringsoppnevnte Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur<sup>11</sup>, samt fra utredningsarbeid knyttet til luftfarten<sup>12</sup>.

Regjeringen vil styrke satsingen på tverrsektoriell FoUI gjennom Nasjonal transportplan 2022–2033. Satsingen skal videreføre retningen som ble staket ut gjennom Nasjonal transportplan 2018–2029, herunder økt pilotering og mobilisering av næringslivet gjennom Pilot-T. Satsingen skal bidra til å følge opp de viktigste tilrådingene i strategiprosessen Transport21 og bidra til å nå målene i Nasjonal transportplan.

På FoUI-området, som for de andre tiltakene og virkemiddelbruken i planen, vil det være viktig å ha fleksibilitet til å innrette ressursbruken ut fra det som til enhver tid anses som mest hensiktsmessig for å bidra til å nå transportpolitiske mål. Det er i den forbindelse viktig å sikre at satsingen på FoUI gjennom virkemiddelapparatet skjer i tett samspill med forskningen som gjøres i transportvirksomhetene og transportrelatert EU-forskning i Horisont Europa. Samferdselsdepartementet vil derfor som del av oppfølgingen av Transport21 utarbeide en kunnskapsstrategi med et samlet utfordringsbilde og en strategisk retning for forskningsinnsatsen i transportsektoren.

<sup>10</sup> *Transport21* (2019)

<sup>11</sup> *Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet*. Rapport fra regjeringens ekspertutvalg for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur (2019)

<sup>12</sup> NOU 2019: 22 *Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring* og rapporten *Forslag til program for introduksjon av elektrifiserte fly i kommersiell luftfart*, utarbeidet av Avinor AS og Luftfartstilsynet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet

**Boks 5.5 Eksempler på testing og pilotering av nye teknologier og forretningsmodeller gjennom Pilot-T**

*Augment City* bygger digitale tvillinger av byer. Det er en visualiserings- og simuleringsteknologi som gjør det mulig for byplanleggere å erstatte tidkrevende papirbaserte prosesser med datadrevne modeller og 3D-visualisering for trafikksimulering, bytrafikkplanlegging og optimalisering. Dette vil bidra til en bedre forståelse av årsakene til overbelastning, forurensning og risiko, og hva reguleringsplaner har å si for reisemønstre og innbyggernes øvrige liv og velferd. Ålesund er valgt ut som testby, men løsningen er i prosjektperioden solgt inn til 17 byer og tatt i bruk i langt flere prosjekter. Prosjektpartnere er Statens vegvesen, Trondheim Kommune, Telenor ASA, Easy park AS og VY Mobility AS.

*KlimaGrunn* har som mål å utvikle klimavennlige sikrings- og grunnforsterkningsmetoder for kvikkleirer som samtidig ivaretar naturmangfoldet. Grunnarbeider utgjør en betydelig andel av de totale klimagassutslippene i sikrings- og utbyggingsarbeider i områder med krevende grunnforhold. Den mer klimavennlige sikrings- og grunnforsterkningsmetoden som nå utvikles skal sørge for å redusere skredfare og gjennomføring av viktige utbyggingsprosjek-

ter, uten at det går på bekostning av klima og miljø. Multiconsult, Cautus Geo og Norcem utvikler den nye teknologien i samarbeid med Statens vegvesen, Statsbygg, Bane NOR SF og Norges vassdrags- og energidirektorat.

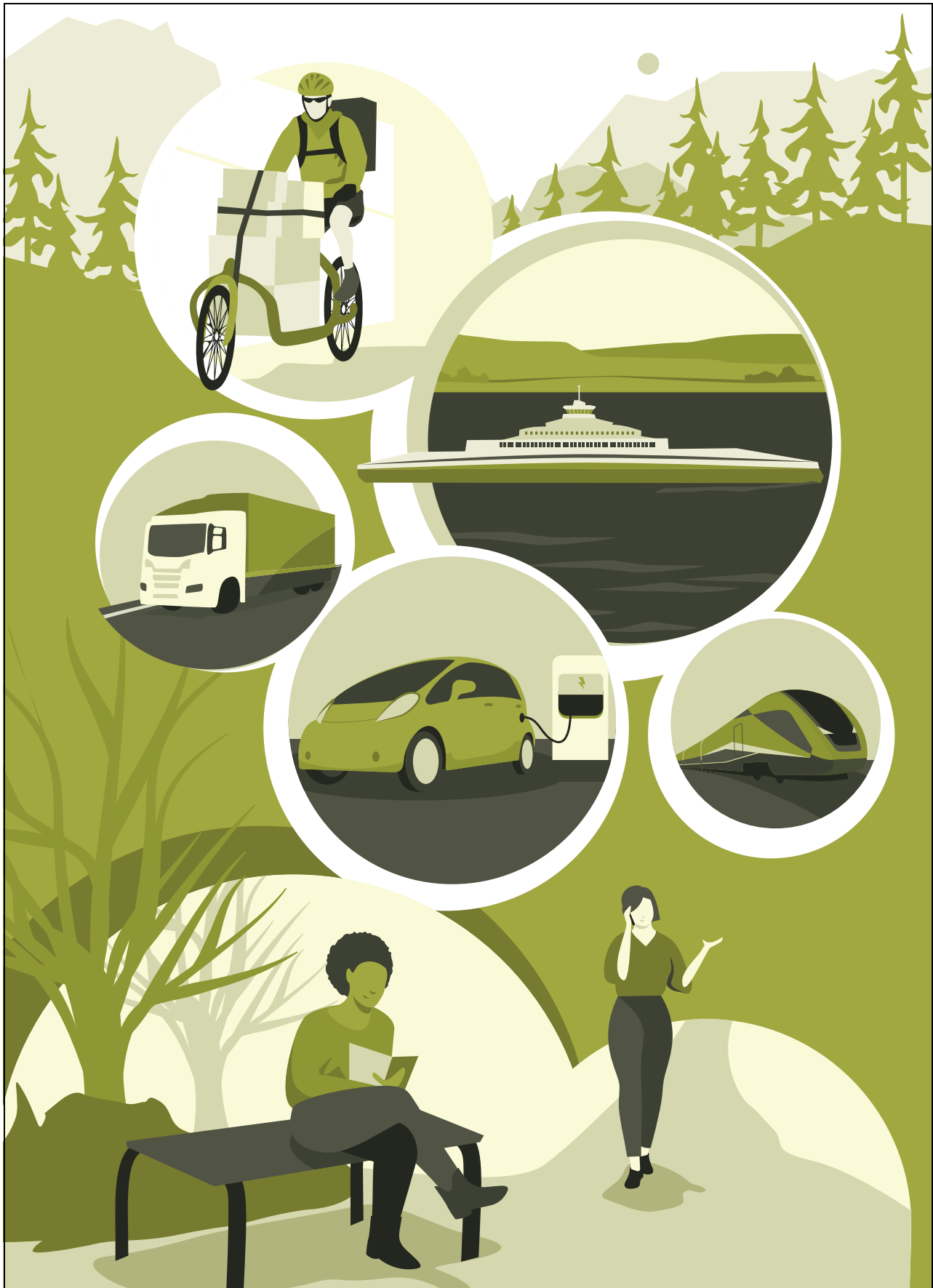
Gjennom konseptet *Ferry-as-a-Service* utvikler *Hydrolift Smart City Ferries* en autonom nullutslippsferje med et modulært design. Dette gir fleksibilitet for ulike kundegruppers behov, uten at det går på bekostning av produksjonskostnader. Sentralt for konseptet er små ferjer, noe som muliggjør hyppige avganger og fleksibilitet slik at vannveiene blir mer effektive enn å kjøre over, under eller rundt dem. Prosjektet samarbeider med flere spisskompetente miljøer innen sensorikk, autonomi, batterisystemer og båtdesign, og har partnere som Eker Group, Massterly, Applied Autonomy og Maritime Robotics. På kundesiden har selskapet tett dialog med flere norske byer som Stavanger, Oslo og Drammen, samt Posten og Asko. Prosjektet kan ha et internasjonalt potensiale ettersom mange byer ligger nær vann og elver og har store utfordringer knyttet til utvidelse av transportkapasitet, både når det gjelder arealkonflikter og høye kostnader.

Regjeringen etablerer også en egen satsing på pilotering av fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren, jf. omtale av dette i kapittel 6.1.

Videre legges det opp til å fullføre konkurransen om Smartere transport, som ble introdusert i Nasjonal transportplan 2018–2029, med senere til-

deling av 100 mill. kroner til fem bidrag. Midlene utbetales over seks år, og det gjenstår om lag 35 mill. kroner i planperioden for å gjennomføre tiltakene. Samferdselsdepartementet vil evaluere konkurransen etter 2023.





Figur 6.1 Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Synstolkning: Illustrasjoner som viser en syklist som transporterer esker, en ferje, en lastebil, en elbil som lader, et tog, en person på en benk som leser og en person som spaserer og snakker i mobiltelefon.

## 6 Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Vi må sikre naturmangfoldet og livsgrunnlaget for kommende generasjoner, slik at vi overlater naturen og miljøet til våre barn i minst like god stand som vi overtok dem. Klimaendringer, spredning av miljøgifter og tap av naturmangfold er vår tids største miljøproblemer. Regjeringen har derfor satt ambisiøse mål for kutt i klimagassutslipp og reduksjon av miljøkonsekvenser og nedbygging av natur i Norge.

Vi skal halvere utslippene av klimagasser fra transportsektoren innen 2030. En overgang til utslippsfrie transportmidler er avgjørende for å oppnå en halvering. Vi har gode forutsetninger for å lykkes med en slik omlegging gjennom videreføringen av en aktiv politikk for å fremme null- og lavutslippsteknologi og bruk av avansert biodrivstoff på tvers av transportformene. Denne transportplanen bygger opp om ambisjonen om å halvere utslippene i transportsektoren og bidrar til oppfyllelse av Norges klimamål. For å bidra til oppfyllelse av Norges miljømål må aktørene i transportsektoren påføre naturen så små belastninger som mulig ved utbygging, drift og vedlikehold av transportinfrastrukturen.

Regjeringens politikk på klima- og miljøområdet er forankret gjennom tidligere prosesser og framgår av ulike stortingsmeldinger og handlingsplaner, herunder klimaplanen<sup>1</sup> og handlingsplanen for naturmangfold<sup>2</sup>, samt regjeringens handlingsplaner om fossilfrie anleggsplasser<sup>3</sup>, fossilfri kollektivtransport<sup>4</sup> og infrastruktur for alternative drivstoff<sup>5</sup>. Nasjonal transportplan skal bidra til at Norges klima- og miljømål oppfylles.

### Klima

Regjeringen vil legge føringene fra klimaplanen til grunn for arbeidet med å halvere utslippene av

klimagasser fra transportsektoren innen 2030, herunder å:

- bruke sektorovergrepene virkemidler, som CO<sub>2</sub>-avgift og støtteordninger, samt omsetningskrav for biodrivstoff, for å redusere utslippene fra transportsektoren
- legge til rette for utvikling av null- og lavutslippsløsninger i transportsektoren
- fortsette arbeidet for å nå målene om at innen 2025 skal alle nye personbiler og lette varebiler være nullutslipp, og alle nye bybusser være nullutslipp eller bruke biogass, og at innen 2030 skal alle nye tunge varebiler, halvparten av nye lastebiler og 75 prosent av nye langdistansebusser være nullutslipp
- bidra til at flere velger klimavennlige transportformer, for eksempel sykkel og kollektiv
- bruke offentlige innkjøp for å bidra til at null- og lavutslippsløsninger blir utviklet og tatt i bruk i transportsektoren
- bruke reguleringer som krav til nullutslippsteknologi i offentlige anskaffelser og utslippsstandarder
- bruke andre virkemidler som er viktige for å redusere utslippene i transportsektoren, herunder samordnet areal- og transportplanlegging
- følge opp handlingsplanen for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren, herunder prioritere 75 mill. kroner pr. år i første seksårsperiode til pilotprosjekt for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren
- vurdere virkemidler for å sikre effektiv massehåndtering fra anleggsplasser
- se areal- og transportplanlegging i sammenheng når samferdselsprosjekter utvikles
- se etablering av alternativ drivstoffinfrastruktur og transportinfrastruktur i sammenheng, ved for eksempel å tilrettelegge for etablering av ladeinfrastruktur på rasteplasser og døgnhvileplasser
- søke å redusere det samlede arealbeslaget i samferdselsprosjekter gjennom gjenbruk og optimalisering, og ved å ta hensyn til de mest karbonrike arealene
- videreutvikle en metode for å inkludere direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag

<sup>1</sup> Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan 2020–2030*

<sup>2</sup> Meld. St. 14 (2015–2016) *Natur for livet – Norsk handlingsplan for naturmangfold*

<sup>3</sup> *Handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren* (2021)

<sup>4</sup> *Plan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025* (2019)

<sup>5</sup> *Handlingsplan for infrastruktur for alternative drivstoff i transport* (2019)

- i de samfunnsøkonomiske analysene i konsekvensutredninger, konseptvalgutredninger og andre beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter, og i den forbindelse se på hvordan dette kan implementeres i forbindelse med de ulike porteføljene og styringen av disse
- se nærmere på muligheten til å bruke vegtrafikkloven § 7 for å opprette nullutslippssoner av hensyn til klimaet, i første omgang i form av pilotprosjekt i noen få byer. Hovedveinettet/riksveinettet skal ikke omfattes av nullutslippssoner
  - arbeide for reduserte utslipp fra drift og vedlikehold av transportinfrastruktur.

### Miljø

Regjeringen vil som del av transportpolitikken, bidra til at de nasjonale miljømålene for naturmangfold og vannmiljø nås og at disse hensynene overholdes som forutsatt i relevant regelverk som vannressursloven, forurensningsloven og vannforskriften. Dette innebærer å:

- bidra til å oppnå eller opprettholde god tilstand i økosystemene, spesielt den sammenhengende blågrønne infrastrukturen, og ta hensyn til naturmangfold og vannmiljø ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen og skjøtsel av egne eierdommer
- ikke planlegge samferdselsprosjekter gjennom verneområder og så langt mulig unngå kryssing av og inngrep i vernede vassdrag. Områder med nasjonale naturverdier bør ikke ødelegges slik at naturverdiene reduseres
- legge tiltakshierarkiet til grunn, slik at det sikres at skade så langt som mulig unngås før avbøtende tiltak, restaureringstiltak eller økologisk kompensasjon vurderes
- planlegge et pilotprosjekt for en naturnøytral veistrekning med bistand fra blant annet miljømyndighetene
- redusere saltforurensningen langs riksveinettet
- prøve ut en indikator for naturmangfold
- at transportvirksomhetene innenfor sine ansvarsområder styrker arbeidet med opprydding av plastavfall og forebyggende tiltak for å redusere tilførsel av plastavfall og mikroplast til miljøet
- bidra til at forurensningsforskriftens grenseverdier for lokal luftkvalitet og støy overholdes
- bidra til å oppfylle de nasjonale målene for lokal luftkvalitet

- legge til rette for at kommunene har tilstrekkelige virkemidler til å overholde grenseverdier og nasjonale mål for lokal luftkvalitet.

Virksomhetene i transportsektoren har et ansvar for å bidra til Norges klima- og miljømål, og dette arbeidet vil få betydning for aktivitetene i perioden. Departementet følger opp klima- og miljømålene gjennom rapportering i de årlige budsjettene og gjennom etats- og eieroppfølgingen. I eieroppfølgingen vil departementet, i tråd med regjeringens eierskapspolitikk<sup>6</sup> ta utgangspunkt i hva som er vesentlige mulighets- og risikoområder, som vil variere mellom bransjer og selskaper.

## 6.1 Transportsektoren er en sentral del av Norges klimapolitikk

Å begrense klimaendringer på en effektiv måte kan bare oppnås gjennom en global innsats, slik at utslipp i alle land reduseres. Norge har ambisiøse mål og forpliktelser på klimaområdet. Vi har under Parisavtalen forpliktet oss til å kutte utslippene av klimagasser med minst 50 prosent og opp mot 55 prosent innen 2030. Gjennom klimaavtalen vi har inngått med EU har Norge fått et mål om å redusere de ikke-kvotepliktige utslippene<sup>7</sup> med 40 prosent innen 2030 sammenliknet med 2005-nivå. Klimaavtalen med EU innebærer at vi for de ikke-kvotepliktige utslippene får et utslippsbudsjett for årene 2021–2030. I tillegg har regjeringen satt et mål om å overoppfylle forpliktelsen i klimaavtalen med EU, og regjeringen vil redusere de ikke-kvotepliktige utslippene med 45 prosent. I tillegg er det lovfestet at Norge skal være et lavutslippssamfunn i 2050.

Transportsektoren står for en tredjedel av klimagassutslippene i Norge. Utslippene inkluderer utslipp fra veitrafikk, ikke-veigående kjøretøy, motorredskaper, innenriks skipsfart, fritidsbåter, fiske, innenriks luftfart og jernbane. Utslipp fra veitrafikk utgjør over halvparten av utslippene. Transportutslippene økte betydelig fra 1990 til omkring 2010, for så å stabilisere seg, og deretter

<sup>6</sup> Jf. Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*

<sup>7</sup> Om lag halvparten av de norske utslippene er kvotepliktige, det vil si at de er omfattet av EUs kvotesystem, EU ETS. De øvrige utslippene er ikke-kvotepliktige. De kvotepliktige utslippene kommer i hovedsak fra industri og olje- og gassutvinning. I tillegg er det noen kvotepliktige utslipp fra energiforsyning og luftfart. De største kildene til ikke-kvotepliktige utslipp er transport og jordbruk. I tillegg er det noen ikke-kvotepliktige utslipp fra f-gasser, petroleum, industri og andre kilder, som for eksempel bygg.



gå betydelig ned fram til 2019. Til tross for at personbiltrafikken har doblet seg i perioden har utslippene holdt seg stabile. De siste årene har utslippene gått ned som følge av økt bruk av biodrivstoff og elektrifisering. Utslippene fra tunge kjøretøy er uendret, mens vi har sett en økning i utslippene fra anleggsmaskiner, traktorer og lignende maskiner. Transportsektoren står for om lag 60 prosent av de ikke-kvotepiktige utslippene og må derfor stå for en stor del av utslippsreduksjonene framover.

Regjeringen har en ambisjon om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030 sammenliknet med 2005. Ambisjonen forutsetter forbedringer av teknologisk modenhet i ulike deler av transportsektoren. Regjeringen har også en ambisjon om å halvere klimagassutslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030. I tillegg har regjeringen et mål om fossilfri kollektivtrafikk innen 2025, samt en rekke måltall for nye nullutslippskjøretøy, jf. boks 6.5 om måltallene fra Nasjonal transportplan 2018–2029.

Regjeringen la i januar 2021 fram en stortingsmelding om klima, Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021–2030*. Klimaplanen redegjør for hvordan Norge skal nå sine ambisiøse klimamål. Regjeringens klimapolitikk for transportsektoren er beskrevet utfyllende i klimaplanen. Planen viser at det vil være et «utslippsgap» i 2030 uten en forsterket virkemiddelbruk. Framskrivninger, det vil si utslippsutviklingen med dagens virkemiddelbruk, av de ikke-kvotepiktige utslippene fra transportsektoren anslår at utslippene fra transportsektoren i 2030 vil være 10,4 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. En halvering av transportutslippene i tråd med regjeringens ambisjon tilsier at utslippene i 2030 må ligge på om lag 7,7 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Dette gir et utslippsgap i 2030 på om lag 2,7 mill. tonn. Til sammenlikning var utslippene fra transportsektoren i 2019 på om lag 14,3 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.

I klimaplanen legges det opp til å halvere utslippene fra transportsektoren gjennom innføring av null- og lavutslippsløsninger i alle transportformene, økt bruk av biodrivstoff og en samordnet areal- og transportplanlegging. Sentrale virkemidler i klimaplanen er blant annet CO<sub>2</sub>-avgiften, omsetningskrav for biodrivstoff, ulike krav til bruk av null- og lavutslippsteknologi og Enovas støtteordninger. Måltallene fra Nasjonal transportplan 2018–2029 ligger til grunn for utformingen av virkemidlene.

I ikke-kvotepiktig sektor er avgift på utslipp av klimagasser det viktigste virkemidlet for å redusere utslippene. Alle utslipp fra transportsektoren

er i dag omfattet av CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralske produkter.<sup>8</sup> Dette er det viktigste virkemidlet for å redusere utslippene fra sektoren. Store deler av luftfarten er i tillegg omfattet av EUs kvotesystem, som er hovedvirkemidlet for å redusere utslippene i kvotepiktig sektor. I klimaplanen varsler regjeringen at vi gradvis vil øke avgiftene på utslipp av klimagasser til om lag 2 000 2020-kroner pr. tonn CO<sub>2</sub> i 2030. Avgiften er i dag på i underkant av 600 kroner pr. tonn CO<sub>2</sub>. For kvotepiktig luftfart skal det tas hensyn til kvoteprisen slik at den samlede prisen på utslipp ikke skal overstige 2 000 kroner per tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter målt i faste 2020-kroner i perioden 2021–2030, med mindre kvoteprisen alene blir høyere.

Et annet viktig virkemiddel for å redusere utslippene fra transportsektoren er omsetningskrav for biodrivstoff. Når flytende biodrivstoff og biogass erstatter fossilt drivstoff i kjøretøy og fartøy med forbrenningsmotor reduseres utslippene siden utslipp fra forbrenning av biodrivstoff teller som null utslipp i Norges klimagassregnskap. Omsetningskrav er derfor et effektivt virkemiddel som gir umiddelbare utslippsreduksjoner fra eksisterende kjøretøy og fartøy. Omsetningskravet i veitrafikken har økt gradvis, og fra 1. januar 2021 ble det justert til 24,5 prosent med et delkrav om 9 prosent avansert biodrivstoff. For luftfart ble det innført et omsetningskrav på 0,5 prosent avansert biodrivstoff fra 1. januar 2020. I klimaplanen varsler regjeringen at vi tar sikte på å øke omsetningskravet for veitransport, slik at volumet biodrivstoff holdes konstant fram mot 2030. Regjeringen vil at framtidige økninger i omsetningskravene for veitrafikk og luftfart i hovedsak skal skje med avansert biodrivstoff. Sammenliknet med konvensjonelt biodrivstoff anses avansert biodrivstoff å ha en betydelig effekt på globale utgiftsreduksjoner, inkludert risikoen for indirekte arealbruksutslipp.

Regjeringen tar sikte på å innføre et omsetningskrav for anleggsdiesel fra 2022, som fram mot 2030 økes til samme nivå som i veitrafikken. I tillegg tar regjeringen sikte på å innføre et omsetningskrav for skipsfart fra 2022. Regjeringen ønsker at omsetningskravene for veitransport og anleggsdiesel i framtiden slås sammen til et felles omsetningskrav og utrede om dette også skal gjelde for skipsfarten. Regjeringen vil vur-

<sup>8</sup> Norsk utenriks lufttransport og utenriks sjøtransport er unntatt fra CO<sub>2</sub>-avgift. Videre gis det fritak for CO<sub>2</sub>-avgift på drivstoff som innføres til «transportmidler i ervervsmessig virksomhet», noe som medfører at drivstoff kjøpt og bunkret i utlandet kan benyttes i norsk innenriksfart uten ileggelse av CO<sub>2</sub>-avgift.

dere og eventuelt justere omsetningskravene for biodrivstoff med to års intervall, med start fra 2022, og legger til grunn at omsetningskravene økes ytterligere dersom det skulle vise seg nødvendig for å nå utslippsmålene. Samtidig må behovet for økt bruk av biodrivstoff vurderes ut fra pris og tilgjengelighet, og vi må unngå at bruk av biodrivstoff i Norge fører til økte utslipp i andre land. Dette må skje i tråd med våre folkerettslige forpliktelser.

Regulering i form av krav, særlig i offentlige innkjøp, er et virkemiddel som regjeringen innfører i økende grad. Offentlig sektor har god erfaring med å stille krav til null- og lavutslippsløsninger i anskaffelser. Dette gjelder særlig i transportsektoren. Å bruke krav som virkemiddel fungerer best når merkostnadene ved null- og lavutslippsteknologi ikke er for høye. Vi stiller utslippskrav til offentlige innkjøp av kjøretøy til veitransporten gjennom en egen forskrift. Videre har Statens vegvesen siden 2015 stilt krav om null- og lavutslippsteknologi i riksveiferjedriften der det ligger til rette for det, jf. kapittel 6.1.4. Av klimaplanen framgår det at regjeringen tar sikte på å innføre nullutslippskrav til offentlige innkjøp av personbiler og mindre varebiler fra 2022, mens det tas sikte på et tilsvarende krav for nye bybuser fra 2025. For disse kjøretøygruppene ser vi at nullutslippsløsningene er i ferd med å bli konkurransedyktige med konvensjonelle kjøretøy. For å legge til rette for en gjennomføring av kravene er Statens vegvesen, i samarbeid med Miljødirektoratet, gitt i oppdrag å utarbeide et forslag til endring av *Forskrift om energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy til veitransport*. For tyngre varebiler, langdistansebuser og lastebiler er teknologien pr. i dag ikke moden nok til å stille et forskriftskrav om null- og lavutslippsløsninger, men dette skal utredes nærmere. Videre går det fram av klimaplanen at regjeringen vil utrede klimakrav i offentlige innkjøp av sjøtransporttjenester med sikte på innføring i 2023.

Regjeringen vurderer også krav for å fremme null- og lavutslippsløsninger på andre områder, slik som på FOT-rutene<sup>9</sup>. Regjeringen varsler i klimaplanen at det vil vurderes vilkår og hjemmel for etablering av nullutslippssoner for å redusere klimagassutslipp i byer. Se nærmere omtale av dette i kapittel 6.2.8.

<sup>9</sup> FOT er en forkortelse for «forpliktelse til offentlig tjenesteyting» og betegner ordningen der myndighetene etter en anbudskonkurranse kjøper flyruter på strekninger der markedet alene ikke sørger for et godt nok tilbud.

Vi er avhengige av betydelig teknologiutvikling i transportsektoren for å halvere utslippene fram mot 2030. Klimaavgifter er ikke alene tilstrekkelig for å utvikle og introdusere teknologien vi trenger for å nå halveringsambisjonen. Vi trenger også støtte til forskning, teknologiutvikling og tidlig markedsintroduksjon. Regjeringen støtter dette gjennom blant annet Forskningsrådet, Enova, Innovasjon Norge og Klimasats, som er en støtteordning for kommuner og fylkeskommuner.

Enova er det viktigste virkemiddelet regjeringen har for å gi støtte til teknologiutvikling og tidlig markedsintroduksjon av null- og lavutslippsløsninger. Enova skal bidra til varige markedsendringer slik at løsninger tilpasset lavutslippssamfunnet på sikt blir foretrukket uten støtte. I styringsavtalen for perioden 2021–2024 har regjeringen spisset Enova som klimavirkemiddel. Enova er relevant for alle sektorer, men vil framover rette aktiviteten mer mot sektorene med størst utslipp og størst behov for teknologiutvikling. Dette vil særlig gjelde fartøy og de tyngre kjøretøysgruppene. Enova er også viktig for støtte til infrastruktur for alternative drivstoff i transport. Enova forvalter om lag tre mrd. kroner i året, og har også ansvar for nullutslippsfondet for næringstransport. Gjennom denne satsingen gir Enova blant annet støtte til kjøp av elektriske varebiler.

Innen luftfart ønsker regjeringen å legge til rette for rask innfasing av null- og lavutslippsteknologi. Det skal blant annet være enkelt og attraktivt for innovatører å bruke Norge som en arena for testing og utvikling av null- eller lavutslippsfly. Tilnærmingen skal være teknologinøytral, og gjennom Enova og andre virkemidler kan aktørene i luftfartsindustrien få tilskudd til forskning, innovasjon og innfasing av utslippsreducerende teknologi.

Figur 6.2 viser årlig utslippsbudsjett i henhold til Norges forpliktelser, framskrivninger av Norges ikke-kvotepliktige utslipp fra 2021 til 2030, utslippsreduksjoner kreditert jordbrukssektoren i utslippsregnskapet og andre ikke-kvotepliktige utslipp, samt utslippsreduksjoner i transportsektoren med regjeringens klimaplan.

Utslippsreduksjoner som følge av virkemidler som treffer transportsektoren gir det største bidraget til de samlede utslippsreduksjonene over perioden, jf. boks 6.1.

Klimaplanen omtaler også virkemidler i transportsektoren som ikke har klima som hovedformål, men som likevel kan ha effekt på utslippene, herunder byvekstavtaler og investeringer i godsprosjekter og jernbane. Innsatsen på disse områdene er beskrevet i kapittel 8, 10 og 11.

### Boks 6.1 Utslippseffekten i transportsektoren som følge av klimaplanen

I klimaplanen har man beregnet effekten av de viktigste klimavirkemidlene for transportsektoren. Beregninger viser at en CO<sub>2</sub>-avgift på 2 000 kroner pr. tonn i 2030 vil bidra til å redusere de ikke-kvotepliktige utslippene i perioden 2021–2030 med 7,5 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Om lag 3,5 mill. av disse kommer fra reduserte utslipp i transportsektoren.

Endrede krav til bruk av biodrivstoff er beregnet å redusere utslippene med 5,5 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter over perioden 2021–2030, mens krav og offentlige innkjøp er forventet å gi utslippsreduksjoner på 3 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.

Av dette er et framtidig statlig krav i alle offentlige innkjøp om at alle nye bybussar skal bruke nullutslippsteknologi eller biogass i 2025 beregnet å gi utslippskutt på om lag 1 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i perioden 2025–2030.

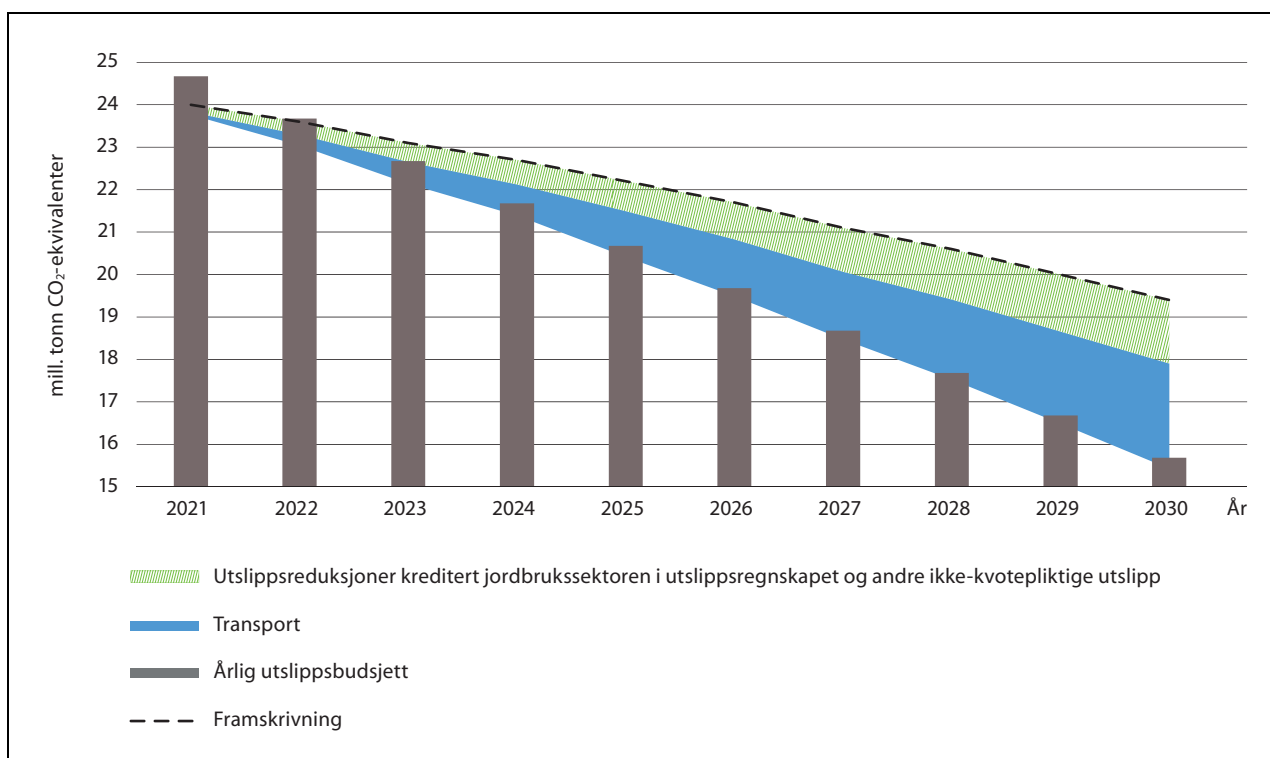
Det vil stilles krav om null- og lavutslippsløsninger i nye anbud for ferjer og hurtigbåter, henholdsvis fra 2023 og 2025 der det ligger til rette for det. Det vil også stilles krav om null- og lav-

utslippsløsninger for servicefartøy i havbruksnæringen trinnvis fra 2024, der det ligger til rette for det. Samlet sett kan dette gi en utslippsreduksjon på opp mot 2 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i perioden 2021–2030.

Utslippseffekten av å nå måltallene fra Nasjonal transportplan 2018–2029 er vurdert til å kunne gi ytterligere 1 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i utslippsreduksjoner i perioden 2021–2030, men er ikke medregnet i vurderingen av utslippsreduksjonene fra klimaplanen.

Mens det er mulig å vurdere utslippseffekten av en avgift, nullutslippskrav eller bruk av biodrivstoff, er det vanskeligere å tallfeste hvor store utslippsreduksjoner som vil utløses av andre typer virkemidler. Dette gjelder for eksempel Enova. Av den grunn er ikke alle virkemidlene i klimaplanen effektberegnet.

Utslippsreduksjonene som er skissert i klimaplanen vil samlet sett bidra til at utslippene blir om lag halvert i transportsektoren i 2030 sammenliknet med 2005.



Figur 6.2 Utslippsbane for transportsektoren med regjeringens klimaplan (mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter).

Synstolkning: Figuren viser framskrivningen av Norges ikke-kvotepliktige utslipp fra 2021 til 2030 og årlig utslippsbudsjett i henhold til Norges klimaavtale med EU. Differansen mellom de to er utslippsgapet. Figuren viser at virkemidlene i klimaplanen vil tette dette utslippsgapet. Over halvparten av utslippsreduksjonene i perioden vil tas i transportsektoren.

I Nasjonal transportplan er det etablert følgende indikator for klimadelen av målet om å bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål:

*Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren*

Indikatoren måles som totale utslipp fra sektoren (CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) som rapportert av Statistisk sentralbyrå.

Nasjonal transportplan skal bidra til oppfyllelse av Norges klimamål. Det betyr at virksomhetene i transportsektoren har et ansvar for å bidra til dette. De følgende delkapitlene presenterer hvordan denne innsatsen innrettes.

### 6.1.1 Utslippseffekten av investeringene i Nasjonal transportplan

De prioriterte prosjektene i Nasjonal transportplan kan bidra til både reduserte og økte utslipp. Utslippene følger av anleggsfasen, arealbeslag, endret transportomfang, endret kjørelengde, endret fart, endret transportmiddelfordeling samt endret drifts- og vedlikeholdsbehov som følge av prosjektet.

Statens vegvesen og Nye Veier AS har beregnet de direkte klimagassutslippene fra anleggsfasen for flere av veiprojektene. Utslippene varierer fra noen få hundre tonn opp til rundt 50 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter pr. prosjekt. Disse utslippene fordeler seg over hele prosjektperioden. Det er ikke beregnet tilsvarende tall for prosjekter innen jernbane og kyst. Det er derfor ikke mulig å angi det totale utslippet av klimagasser fra anleggsfasen for prosjektene i Nasjonal transportplan 2022–2033. Nye Veier AS sin foreslåtte portefølje er ikke avgrenset til tolvårsperioden i Nasjonal transportplan, da det er selskapets styre som prioriterer utbyggingsrekkefølgen for selskapets prosjekter.

De direkte effektene på klimagassutslipp fra driftsfasen av de prioriterte prosjektene i denne planen framgår av tabell 6.1. Disse tallene omfatter utslipp fra endret transportomfang, fart, kjørelengde, transportmiddelfordeling og drifts- og vedlikeholdsbehov fra de prosjektene der det er beregnet tall for dette.<sup>10</sup> Utslippseffekten av prosjekter i Nasjonal transportplan med oppstart i første seksårsperiode er beregnet til -37 400 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i åpningsåret (beregningsteknisk forutsatt til 2026).<sup>11</sup> Den beregnede utslippseffekten er negativ samlet sett.<sup>12</sup> Dette skyldes at jernbaneprosjektene forventes å føre til overføring av trafikk fra vei til jernbane. Den beregnede utslippseffekten er usikker og avhenger av flere forutsetninger. Blant annet vil tallene avhenge av hvilken forutsetning som legges til grunn om ferjeteknologi i referansealternativet («før-alternativet»), særlig for ferjeavløsningsprosjektet E39 Ådland–Svegatjørn.<sup>13</sup> Utslippseffektene i tabell 6.1 forutsetter nullutslippsteknologi på ferjene i dette prosjektet, sammenliknet med alternativet uten investeringstiltak. Sammenliknet med transportsektorens totale klimagassutslipp, som i tråd med regjeringens ambisjon tilsier at utslip-

<sup>10</sup> Det foreligger ikke utslippsberegninger for alle prosjektene. Dette gjelder i hovedsak mindre prosjekter, blant annet på kystområdet. Utslippseffektene av kystprosjektene er generelt små, og vises ikke i tabell 6.1.

<sup>11</sup> For å kunne sammenlikne effektene på tvers av investeringsprosjektene er det nødvendig å fastsette et felles beregningsteknisk åpningsår i de samfunnsøkonomiske analysene. Transportvirksomhetene har normalt benyttet 2026. Dette betyr imidlertid ikke at faktisk åpningsår for prosjektene blir i 2026.

<sup>12</sup> Nye Veier AS' portefølje er ikke inkludert i dette anslaget og vil kunne ha innvirkning på utslippstallet.

<sup>13</sup> Dersom det forutsettes bruk av gassferje som ferjeteknologi i referansealternativet, vil den anslåtte utslippseffekten i dette prosjektet gå fra +8 513 til -70 312 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i åpningsåret.

Tabell 6.1 Beregnet endring i årlige klimagassutslipp fra endret transportomfang, drift og vedlikehold fra prosjekter med oppstart i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2022–2033 (tusen tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter)

	2026 <sup>1</sup>	2030	2050
Statens vegvesen	0,2	14,7	18,3
Jernbanedirektoratet	-37,6	-36,9	-46,9
SUM	-37,4	-22,2	-28,6
Nye Veier AS <sup>2</sup>	16,8		

<sup>1</sup> Beregningsteknisk åpningsår

<sup>2</sup> Tallet oppgitt for Nye Veier AS gjelder beregningsteknisk åpningsår for veistrekningene som foreslås overført til selskapet. Beregningen er basert på informasjonen som foreligger om strekningene som er nevnt i kapittel 11.1.2.

pene i 2030 må være om lag 7,7 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, er disse utslippsendringene små. Utslipp av klimagasser fra arealbeslag og anleggsfasen kommer i tillegg til tallene som framgår av tabell 6.1.

Miljødirektoratet og transportvirksomhetene fikk høsten 2020 i oppdrag å anslå utslippene fra arealbeslag fra en rekke utbyggingsprosjekter. Utslippene som følge av arealbeslag ble anslått å ligge i størrelsesorden 2 til 4 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Dette anslaget er basert på en litt annen prosjektportefølje enn den som ligger inne i Nasjonal transportplan. Miljødirektoratet og transportvirksomhetenes anslag gir noe høyere utslipp enn porteføljen i Nasjonal transportplan.

Transportvirksomhetene forsøker i størst mulig grad å inkludere klimaeffekter i de samfunnsøkonomiske analysene som ligger til grunn for prioritering mellom prosjekter. Regjeringen ønsker at det utvikles mer treffsikre og sammenliknbare modeller som også inkluderer direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag. Regjeringen vil derfor at transportvirksomhetene vurderer mulighetene for å inkludere direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag gjennom å videreutvikle de samfunnsøkonomiske analysene i konseptvalgutredninger, konsekvensutredninger og andre beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter, og i den forbindelse vurdere hvordan dette kan hensyntas i porteføljestyringen, jf. kapittel 10.3.1.

I tillegg til utslipp som følge av bygging av transportinfrastruktur bidrar også drift og vedlikehold til klimagassutslipp. Regjeringen vil derfor arbeide for reduserte utslipp fra drift og vedlikehold. Flere av virkemidlene som ble varslet i klimaplanen treffer disse utslippene, særlig CO<sub>2</sub>-avgiften og omsetningskrav for biodrivstoff. Det er likevel viktig at transportvirksomhetene reduserer de direkte klimagassutslippene fra sine drifts- og vedlikeholdsaktiviteter.

### 6.1.2 Satsing på fossilfrie anleggsplasser

Anleggsvirksomhet kan føre til betydelige klimagassutslipp. De direkte utslippene fra transportsektorens bygge- og anleggsvirksomhet er anslått til rundt 4–5 prosent av de totale utslippene fra sektoren, jf. regjeringens handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser. Transportvirksomhetene er Norges største landbaserte byggherrer og har et ansvar for å kutte utslipp i anleggsfasen.

Det skjer en stor innfasing av null- og lavutslippsløsninger i mange deler av transportsektoren. Det er behov for en overgang til slike løsninger også på anleggsplasser. Hvordan regjeringen

### Boks 6.2 Regjeringens handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren

Regjeringen la fram en handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren i januar 2021. Regjeringens hovedgrep for å redusere klimagassutslipp i ikke-kvotepiktig sektor er å trappe opp CO<sub>2</sub>-avgiften. Dette vil være viktig for utslippsreduksjon også fra anleggsplasser i transportsektoren. I tillegg vil regjeringen redusere klimagassutslipp fra anleggsplasser i transportsektoren gjennom å satse på pilotprosjekter, bruke krav i offentlige anskaffelser, utrede krav og mål for fossilfrie anleggsplasser og innføre et omsetningskrav for biodrivstoff i anleggsdiesel fra 2022.

vil legge til rette for fossilfrie anleggsplasser innen 2025, framgår av handlingsplanen for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren, jf. boks 6.2.

Som varslet i klimaplanen og handlingsplanen for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren, vil regjeringen prioritere 75 mill. kroner årlig i første seksårsperiode til pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser i regi av transportvirksomhetene. Pilotprosjekter kan bidra til raskere utvikling og utprøving av nye løsninger i en tidlig fase og aktørene kan akseptere større usikkerhet og få avlastet deler av den økonomiske og teknologiske risikoen. Markedet for nullutslippsmaskiner og -kjøretøy til bruk på anleggsplasser i transportsektoren er foreløpig i en tidlig fase, og merkostnaden ved investering i nullutslippsmaskiner kan være opptil tre ganger høyere enn for en dieselmaskin. Pilotprosjekter kan også bidra til at kostnaden ved å ta i bruk null- og lavutslippsløsninger på anleggsplasser i transportsektoren på sikt går ned, blant annet som følge av mer systematisk kunnskapsoppbygging om hvordan teknologien bør tas i bruk. Vi vet for eksempel at elektrifisering innebærer en noe annen bruk av transportmidlene sammenliknet med konvensjonell teknologi. Pilotering av ny teknologi er omtalt i kapittel 5.

I samsvar med lov om offentlige innkjøp skal det offentlige innrette innkjøpspraksisen sin slik at dette bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning og fremme klimavennlige løsninger der dette er relevant. For å hjelpe offentlige oppdragsgivere med å klargjøre de overordnede prioriteringene,

vil regjeringen legge fram en handlingsplan for å øke andelen klima- og miljøvennlige offentlige innkjøp og grønn innovasjon.

Transportvirksomhetene etterspør tiltak som gir både reduserte direkte utslipp (for eksempel tiltak som gir mindre utslipp fra kjøretøy og anleggsmaskiner) og indirekte utslipp (for eksempel byggematerialer) gjennom sine anskaffelser. Tiltak som reduserer de direkte utslippene vil bidra til å oppnå regjeringens ambisjon om å halvere utslippene i transportsektoren og forpliktelsen om å redusere de ikke-kvotepfiktige utslippene med 40 prosent innen 2030. I tillegg vil tiltak for å redusere indirekte utslipp kunne bidra positivt for å fremme grønn næringsutvikling, stimulere etterspørsel etter lav- og nullutslippsalternativer og fremme lavutslippsamfunnet, og være en del av virksomhetenes utøvelse av sitt samfunnsansvar.

Anleggsplasser i transportsektoren er pekt på som et område der klima- og miljøkrav i offentlige innkjøp er et særlig egnet virkemiddel. Kostnads-effektivitet er et sentralt prinsipp i klimapolitikken, og det er viktig at transportvirksomhetene er bevisst hvilke krav som skal stilles i kontrakter om infrastrukturprosjekter, at det skilles mellom direkte og indirekte utslipp, og at det gjøres vurderinger av hvilken merkostnad som skal kunne aksepteres for å ta i bruk et bestemt krav.

### 6.1.3 Transportsektoren vil redusere utslipp fra nedbygging av areal

Transportinfrastruktur legger beslag på arealer, og dette har konsekvenser for klimaet. Dette skyldes at det organiske materialet i myr, skog og landbruksarealer brytes ned og slipper ut CO<sub>2</sub> når vegetasjon og jordmasser fjernes. Arealbeslaget hindrer også framtidig karbonopptak på arealet. Disse utslippene inngår i skog- og arealbrukssektoren, som er en egen pilar i klimaavtalen med EU, med en egen forpliktelse om at samlede utslipp i sektoren ikke skal overstige opptaket (den såkalte «netto null-forpliktelsen»). Norge ligger an til å få et betydelig netto utslipp i sektoren, og nedbygging av skog er hovedårsaken til dette.

Statens vegvesen har utviklet en metode for å beregne utslipp ved nedbygging av arealtypene skog, myr og jordbruk. Dette beregnes på grunnlag av estimater for karbonlager i jord og biomasse. Ulike areal typer har tilhørende utslippsfaktorer i kg CO<sub>2</sub> pr. m<sup>2</sup> (tilsvarende tonn CO<sub>2</sub>/dekar). Metoden er forholdsvis ny, og disse utslippsfaktorene er tatt inn i Håndbok V712 *Konsekvensanalyser* ved en revisjon i 2019. Nye Veier AS beregner også CO<sub>2</sub>-utslipp fra arealbeslag på

denne måten. Transportvirksomhetene vil i samarbeid med Miljødirektoratet videreutvikle metodene for å beregne utslipp fra arealbeslag.

Arealbeslaget er særlig avhengig av i hvilken grad man gjenbruker eksisterende veitrasé, veibredde og andel tunnel og bru. Store, nye arealbeslag gir betydelige utslipp fra avskoging og andre arealbeslag. Det mest effektive tiltaket for å redusere utslippene fra arealbruksbeslag er å redusere arealbeslaget i prosjektene. I tillegg kan man påvirke utslippene ved å legge nye arealbeslag utenom de mest karbonrike arealene.

Regjeringen er opptatt av å redusere utslipp fra arealbeslag i transportsektoren, og vil at transportvirksomhetene skal søke å redusere det samlede arealbeslaget i prosjektene gjennom gjenbruk og optimalisering, og ved å ta hensyn til de mest karbonrike arealene.

En samordnet areal- og transportplanlegging, som sikrer en effektiv arealbruk, reduserer bilavhengighet og bygger opp om miljøvennlige transportformer, vil også være viktig for å støtte opp om utslippsreduksjoner. I kapittel 8.2 beskrives innsatsen for å fremme mer effektiv arealplanlegging og økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange i byområdene gjennom byvekstavtaler.

Endret bruk av areal påvirker også naturverdier. Dette omtales i kapittel 6.2.

### 6.1.4 Transportsektoren vil fremme utvikling og bruk av null- og lavutslippsteknologi

Økt bruk av null- og lavutslippsteknologi er en viktig faktor for å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren. Transportvirksomhetene kan fremme utvikling og bruk av null- og lavutslippsteknologi på ulike måter. Et eksempel på dette kan være å legge til rette for etablering av infrastruktur for alternative drivstoff, som elektrisitet og hydrogen ved bygging av transportinfrastruktur. En annen måte å fremme utvikling og bruk av null- og lavutslippsteknologi kan være gjennom anskaffelser.

#### 6.1.4.1 Tilrettelegge arealer for bruk av null- og lavutslippsteknologi

For å bygge opp under bruken av null- og lavutslippsteknologi bør transportvirksomhetene vurdere muligheten for å legge til rette arealer for etablering av infrastruktur for alternative drivstoff i transportsektoren. Dette gjelder i hovedsak ladeinfrastruktur langs vei, men utelukker ikke annen infrastruktur for fossilfrie drivstoff.



**Boks 6.3 Prosjekt EL 39**

Nye Veier AS arbeider for å skape mest mulig nytte av infrastrukturen selskapet bygger for brukerne. Nye Veier AS har derfor satt i gang pilotprosjektet «EL 39» der selskapet utreder hvor det er mest hensiktsmessig å tilrettelegge for nullutslippsinfrastruktur langs veien. Prosjektet kartlegger og vurderer hvilke grep som kan gjøres i forbindelse med blant annet planprosesser, teknisk tilrettelegging og konkurranser om drift av døgnhvileplasser. Målet er å sørge for at det er attraktivt for ladeoperatører å bygge ut et godt tilbud for trafikantene langs veien.

Veistrekningen E39 fra Kristiansand til Ålgård er valgt som pilotstrekning, blant annet fordi strekningen er lang og sammenhengende, noe som gjør det mulig å vurdere behovene mer helhetlig.

Planlegging og utbygging av vei og ladeinfrastruktur bør ses i sammenheng framover. Det er en naturlig del av transportvirksomhetenes ansvar å legge til rette for dette når de bygger og vedlikeholder transportinfrastruktur. Dette kan for eksempel innebære avsetning av arealer og framføring av tilstrekkelig strøm slik at det blir lettere å etablere fylle- og ladepunkter for alternativt drivstoff.

Et eksempel på hvordan dette nå gjennomføres er Statens vegvesens arbeid med rasteplasser og døgnhvileplasser langs riksveinettet. Regjeringen vedtok i desember 2020 en ny strategi for rasteplasser langs riksvei. Strategien gir føringer om at det skal legges til rette for ladestasjoner på hovedrasteplasser og døgnhvileplasser. Statens vegvesen og Nye Veier AS skal ikke etablere og drive ladestasjonene, men sørge for at markedsaktørene møter tydelige, ikke-diskriminerende og forutsigbare rammevilkår. Et viktig hensyn er at brukerne av ulike elbiler kan lade på rasteplasser der ladepunkt etableres. Nye Veier AS sitt prosjekt «EL 39» er et annet eksempel på tilrettelegging for infrastruktur for alternative drivstoff ved etablering av ny vei, jf. boks 6.3.

#### 6.1.4.2 Fremme bruk av null- og lavutslippsteknologi gjennom anskaffelser

En stor del av ansvaret for transportsektoren i Norge ligger hos kommunesektoren. Fylkeskom-

munene er ansvarlige for blant annet kollektivtransport og fylkesveiferjer. I klimaplanen har regjeringen varslet at det tas sikte på å innføre nullutslippskrav til nye bybusser innen 2025. Hvorvidt dette kravet skal inkludere biogass skal vurderes nærmere.

I klimaplanen varsler regjeringen også at det skal innføres null- og lavutslippskriterier for nye anbud for ferjer og hurtigbåter innen henholdsvis 2023 og 2025. I klimaplanen varsles det videre at regjeringen tar sikte på å stille nullutslippskrav i offentlige anskaffelser av personbiler og mindre varebiler fra 2022. Det står videre at regjeringen vil vurdere å bruke offentlige anskaffelser for å øke etterspørselen etter null- og lavutslippsfly gjennom vilkår i FOT-ruteordningen. FOT-rutene skal forvaltes av fylkeskommunene fra 2022 for Nord-Norge og fra 2024 for Sør-Norge, når kontraktene til staten går ut.

Det vil i stor grad være kommunene og fylkeskommunene som får ansvaret for å sette i verk denne politikken gjennom sine anskaffelser. Anskaffelser i transportvirksomhetene vil også være viktige, særlig innenfor anleggsvirksomheten, jf. kapittel 6.1.2, men også på andre områder der det kan være relevant å fremme null- og lavutslippsteknologi. Et eksempel er Statens vegvesen sin innsats gjennom kjøp av riksveiferjetjenester, jf. boks 6.4.

#### 6.1.5 Status for bruk av null- og lavutslippsteknologi i transport

Regjeringen vil legge til rette for økt utvikling av null- og lavutslippsløsninger i transportsektoren. Måltallene for nullutslippskjøretøy i 2025 og 2030 forutsetter teknologiutvikling, jf. boks 6.5. For å nå måltallene er vi avhengig av at det utvikles mange gode nullutslippskjøretøy og at teknologien modnes i alle segmenter. Europeiske krav og standarder til utslipp fra kjøretøy er med på å fremme dette og er derfor viktige virkemidler for å nå målet om å halvere utslippene fra transportsektoren i Norge. Kravene er innlemmet i EØS-avtalen, og Norge vil arbeide for strenge utslippsstandarder for kjøretøy, herunder i arbeidet med ny EURO7-standard, og revisjon av CO<sub>2</sub>-standardene for lette kjøretøy og varebiler. Begge disse regelverksforslagene er varslet våren 2021.

Norge er i en særstilling internasjonalt når det gjelder utviklingen i personbilsegmentet, der hele 53 prosent av nybilsalget i 2020 var elbiler. Kostnadene for elektriske kjøretøy antas å falle videre, og mange nye elbilmodeller har nå egenskaper som

### Boks 6.4 Statens vegvesens kjøp av riksveiferjetjenester

Statens vegvesens kjøp av riksveiferjetjenester er et godt eksempel på det offentliges rolle ved utvikling og implementering av ny teknologi.

Verdens første batterielektriske ferje, MF Ampere, ble satt i drift på ferjesambandet E39 Lavik–Oppedal i 2015. Ferjen var et resultat av en utviklingskontrakt for en mer miljøvennlig ferje, som ble lyst ut av Statens vegvesen i 2011. I løpet av 2021 vil det være nærmere 80 ferjer med batterier i drift på norske ferjesamband og CO<sub>2</sub>-utslippene er beregnet til å være halvert sammenliknet med 2015.

Satsingen på elektriske ferjer har skapt store muligheter for norsk leverandørindustri. Det er i dag etablert to større fabrikker i Norge for produksjon av maritime batterier. Norsk leverandørindustri er også blitt verdensledende for batterihybride framdriftssystemer. Elektrifiseringen av ferjene har spredd seg til andre deler av maritim sektor og muliggjort store utslippskutt.

Utviklingen i ferjedriften er et resultat av et godt offentlig-privat samarbeid og en aktiv, bred og helhetlig virkemiddelbruk som har bidratt til å ta utviklingen fra pilot til marked.

Statens vegvesen har fortsatt å bruke handlingsrommet som innkjøper, og har inngått en utviklingskontrakt for en hydrogenelektrisk ferje for å utvikle nullutslippsteknologi på ferjesamband som ikke kan elektrifiseres fullt ut. Utviklingskontrakten har bidratt til å sette i gang utvikling av regelverk for maritim bruk av hydrogen. Den første hydrogenferja planlegges satt i drift i 2022 på Hjelmeland–Nesvik i Rogaland.

Også for hydrogen vil det være viktig å bidra til å ta teknologien fra pilot til marked. Regjeringens beslutning høsten 2020 om å lyse ut riksveiferjesambandet Bodø–Moskenes–Værøy–Røst i Nordland med krav til hydrogen vil være viktig for å skape etterspørsel etter hydrogen. Dette kan, sammen med andre initiativ innenfor maritim sektor og øvrige deler av transportsektoren, bidra til å etablere et marked for hydrogen i Norge.

Statens vegvesen ser store muligheter for å ta utviklingen videre også innenfor andre områder, som automatisering og digitalisering i ferjedriften og drift og vedlikehold av veinettet. Aktuelle virkemidler må ses opp mot grad av teknologisk modenhet og andre barrierer for effektiv bruk av ny teknologi.

### Boks 6.5 Måltallene fra Nasjonal transportplan 2018–2029

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det satt en rekke måltall for nye nullutslippskjøretøy:

- Nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025.
- Nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025.
- Innen 2030 skal nye tyngre varebiler, 75 prosent av nye langdistansebusser og 50 prosent av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy.
- Innen 2030 skal varedistribusjonen i de største bysentrene være tilnærmet nullutslipp.

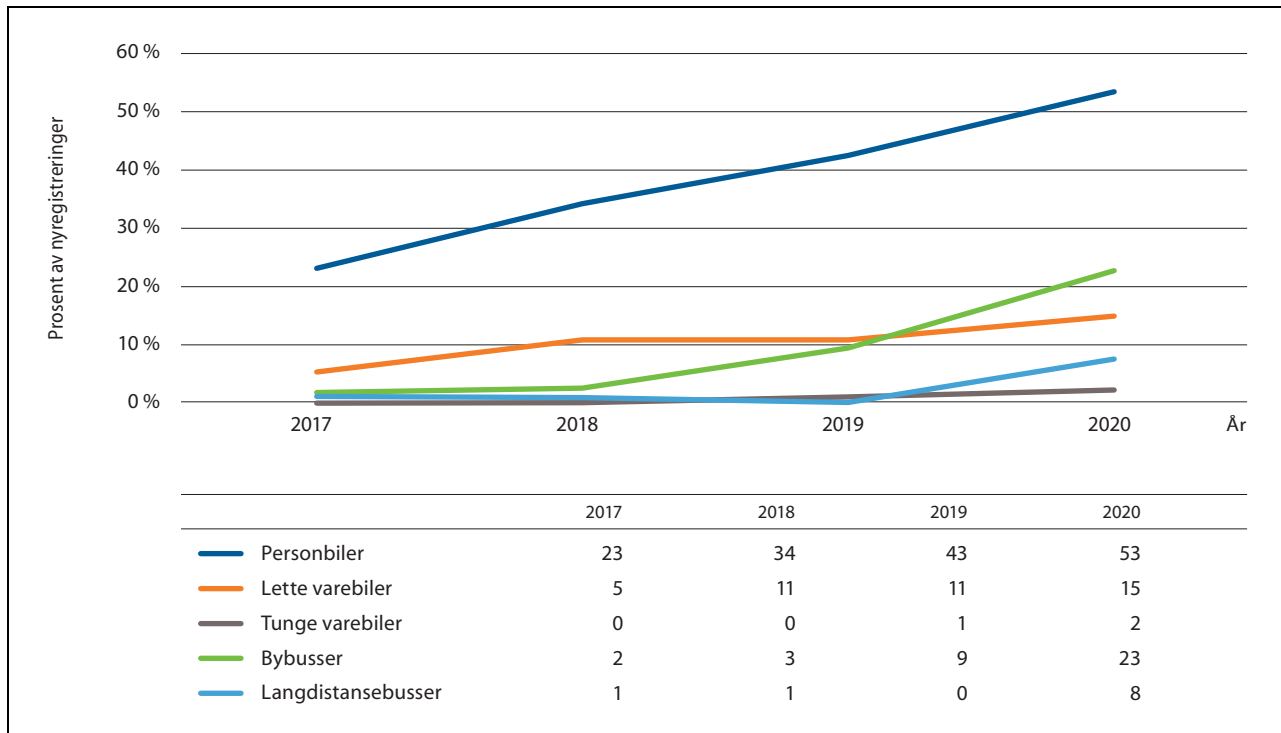
Forbedring av teknologisk modenhet i de ulike delene av transportsektoren, slik at nullutslippsløsninger blir konkurransedyktige med konvensjonelle løsninger, ligger til grunn for måltallene.

gjør at de er konkurransedyktige med fossildrevne biler. Markedsandelen for lettere el-varebiler er økende, mens det i det tyngre varebilsegmentet ennå ikke er et gjennomslag av nullutslippsteknologi. Figur 6.3 viser hvordan utviklingen av andelen nyregistrerte nullutslippskjøretøy har vært for de ulike kjøretøygruppene de siste fire årene.

Godstransporten er generelt sett vanskeligere å omstille til null- og lavutslippsløsninger enn den øvrige transportsektoren. Mye av godstransporten som frakter store mengder gods over lange avstander utføres av skip, men også av et betydelig antall kjøretøy. For større varebiler og tungtransport er det foreløpig færre tilgjengelige elektriske modeller, selv om utviklingen ventes å følge etter også for disse kjøretøygruppene.

Det har vært høy vekst i innfasing av elektriske bybusser det siste året, mens teknologien fortsatt anses som umoden for langdistansebusser. Imidlertid forventes det i løpet av det neste tiåret å komme batterielektriske modeller i det kommersielle markedet som vil dekke tilnærmet alle transportsegment og bruksområder.





Figur 6.3 Nullutslippskjøretøy i prosent av alle nyregistreringer 2017–2020.

Synstolking: Figuren viser andel nullutslippskjøretøy av nyregistrerte kjøretøy fra 2017 til 2020. Andelen er økende for alle typer kjøretøy (personbiler, lette varebiler, tunge varebiler, bybusser og langdistansebusser), men høyest ligger personbiler som har økt fra 23 prosent til 53 prosent i perioden.

Det aller meste av transporten på jernbanen gjennomføres på elektrifiserte strekninger, og jernbanen har samlet sett små utslipp. For ikke-elektrifiserte strekninger er batteribasert teknologi, herunder såkalte bimodale tog, i kombinasjon med deelektrifisering, en måte å redusere utslippene ytterligere. I tillegg prioriteres elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan.

I skipsfarten er elektrifisering kommet lengst for ferjer og offshore supplyskip. For den øvrige skipsfarten er nullutslippsløsninger foreløpig i en startfase, men det er flere lovende prosjekter knyttet til hydrogen, ammoniakk og batteridrift for hurtigbåter, lasteskip og offshorefartøy. Se nærmere omtale av statens satsing på nullutslippsferjer i boks 6.4.

Luftfarten er fortsatt i tidlig fase med tanke på null- og lavutslippsfly, men mange initiativer og prosjekter er i gang på verdensbasis. Det er flere teknologispør som etter hvert kan bli aktuelle for det norske markedet; helelektriske fly, hybridelektriske fly eller fly hvor hydrogen forbrennes direkte i motor. Basert på dagens kunnskap kan det legges til grunn at luftfarten vil kunne kreve økt tilgang til strøm og ladeinfrastruktur i framtiden. Det forventes at de første null- og lavutslippspassasjerflyene

som introduseres vil ha relativt lav setekapasitet (opp til 19 seter) og begrenset rekkevidde. De vil kunne være på markedet innen 2030. Større fly med lengre rekkevidde vil etter dagens estimater kunne være på markedet en gang mellom 2030 og 2035. Anslagene er svært usikre.

#### Status for infrastruktur for nullutslippsdrivstoff

Infrastrukturen for nullutslippsdrivstoff i transportsektoren utvikles kontinuerlig. Det er i løpet av 2020 etablert om lag 300 nye ladestasjoner og 3 200 nye ladepunkt. Det var til sammen 2 960 ladestasjoner med om lag 17 000 offentlig tilgjengelige ladepunkt for elbiler i Norge ved utgangen av 2020 og 5 219 av disse tilbød hurtiglading. Ved utgangen av 2020 var det én kommersielt åpen hydrogenstasjon, og to stasjoner for busser og lastebiler i Oslo og Trondheim. Framover vil behovet for ladeinfrastruktur påvirkes av antall kjøretøy og hvilket ladebehov disse har. Batteriene og rekkevidden på nye elbiler blir for eksempel stadig bedre. Regjeringen legger til grunn at utviklingen av ladeinfrastruktur skal være markedsbasert, samtidig som Enova har en viktig rolle i å støtte investeringer i ladeinfrastruktur i de delene av landet der markedet ikke er modent nok, jf. hand-

lingsplan for infrastruktur for alternative drivstoff og regjeringens klimaplan.

Ved utgangen av 2020 var det 120 landstrømsanlegg, og 54 ladeanlegg for ferjer, hurtigbåter og andre passasjerbåter. Det forventes at ladeinfrastruktur vil bygges ut i takt med ytterligere elektrifisering av ferje- og hurtigbåtsamband, og at nødvendig infrastruktur for andre nullutslippsløsninger vil bygges ut i takt med teknologiutviklingen i sjøfarten.

## 6.2 Transportsektoren medvirker til å nå nasjonale miljømål

Transportvirksomhetene har et selvstendig miljøansvar og skal medvirke til å nå nasjonale miljømål. Transportvirksomhetene har et stort ansvar for å ta miljøhensyn og sørge for at disse innarbeides i alle faser ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehold.

Det sentrale virkemidlet for å ivareta miljøhensyn er gjennom planlegging etter plan- og bygningsloven. Gjennom planprosessen fra kommunedelplan med konsekvensutredning til detaljregulering kartlegges miljøinteressene og vurderes sammen med andre interesser i en samfunnsøkonomisk analyse. Dette er beskrevet i håndboken om konsekvensanalyser (V712) fra Statens vegvesen. For større samferdselsprosjekter gjennomføres en konseptvalgutredning, som er på et overordnet nivå for å klarlegge konsekvenser av ulike konsepter, før planlegging etter plan- og bygningsloven starter. I konseptvalgutredningen beskrives konsekvensene for miljøinteressene og vurderes på samme måte som øvrige samfunnsinteresser.

Lokal luftforurensning og støy er miljøproblemer som påvirker befolkningen, spesielt i byområder. Flere norske byer har utfordringer med å overholde grenseverdier i forurensningsforskriften og nasjonale mål for lokal luftkvalitet. Veitrafikkstøy er den største støykilden utendørs, og årsak til nesten 80 prosent av den totale støyplagen hos befolkningen.

### 6.2.1 Redusere negativ påvirkning på naturmangfoldet

Naturmangfoldet er klodens livsgrunnlag. Reduksjonen i verdens naturmangfold skjer raskere enn tidligere.<sup>14</sup> Endret bruk og nedbygging av naturarealer og overutnyttelse av biologiske ressurser

<sup>14</sup> IPBES 2019: *Global assessment on biodiversity and ecosystem services*

har bidratt til tap av naturmangfold. Transportvirksomhetenes tiltak og aktiviteter kan bidra til negativ påvirkning på økosystemene blant annet ved fragmentering og ødeleggelse av naturtyper og leveområder, barriereeffekter, forstyrrelser av fugle- og dyrelivet, spredning av fremmede skadelige organismer, redusert vannkvalitet og spredning av miljøskadelige kjemikalier og plast. Fragmentering fører både til at det funksjonelle leveområdet blir mindre tilgjengelig, at det blir plass til færre individer, reduserer mulighetene for forflytting og økning i andel kantsone, som igjen fører til endring i tilgjengende naturområder. Andelen naturområder uten tekniske inngrep, som blant annet samferdselsanlegg, har blitt kraftig redusert de siste tiårene.

Spredning av fremmede arter, ofte langs linje-strukturer som vei og bane, vil kunne fortrengte stedegne arter og endre økosystemenes funksjon.

Redusert vannkvalitet og spredning av miljøskadelige kjemikalier vil både kunne endre det biologiske mangfoldet i vannforekomsten, men også utrydde arter slik at balansen i dette økosystemet endres negativt eller at det eventuelt kollapser.

Aktiviteten på samferdselsanlegg forstyrrer både dyre- og fuglelivet ved støy og lysforurensning. Et stort antall dyr og fugler blir påkjørt og drept hvert år på vei og bane, og støy påvirker flere fuglearters mulighet for vellykket formering.

Virksomhetene skal følge føre-var-prinsippet. Bærekraftsmålene og et nytt globalt rammeverk for bevaring av naturen skal være førende for sektorens arbeid,<sup>15</sup> i tillegg til de nasjonale målene for naturmangfold og målene i henhold til vannforskriften. Det skal søkes kostnadseffektive løsninger innenfor rammen av disse prinsippene og målene.

Samferdselsprosjekter skal ikke planlegges gjennom verneområder, og det skal så langt mulig unngås kryssing av eller utfylling i vernede vassdrag. Områder med nasjonale naturverdier bør ikke ødelegges slik at naturverdiene reduseres, og det bør så langt som mulig ikke planlegges eller bygges samferdselsprosjekter i områder med vesentlig regional interesse. Hva som regnes som områder med nasjonal eller vesentlig regional interesse er beskrevet i T-2/16 *Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klarlegging av miljøforvaltningens innsigelsespraksis*.

<sup>15</sup> Jf. Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, TCFD (2017): «Final Report – Recommendations of the Task Force on Climate-related Financial Disclosure», og EU klassifiseringssystem «technical annex to the TEG's final report on EU Taxonomy 9th March 2020»

### Boks 6.6 Indikator for naturmangfold

Indikatoren «Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi» dekker inngrep i nasjonalt og regionalt viktige naturområder. Disse går fram av rundskriv T-2/16 *Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis*. Områdene er blant annet definert som:

- verneområder
- foreslåtte verneområder hvor det er meldt oppstart av verneprosess (jf. naturmangfoldloven § 42)
- utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven §52
- kritisk truede, sterkt truede og sårbare naturtyper i henhold til nasjonal rødliste for naturtyper
- nær truede naturtyper med minst høy lokalitetskvalitet kartlagt etter Miljødirektoratets instruks
- A-lokaliteter av naturtyper kartlagt etter DN-håndbok 13 *Kartlegging av naturtyper og*

*verdsetting av biologisk mangfold* og A- og B-lokaliteter kartlagt etter DN-håndbok 19 *Kartlegging av marint biologisk mangfold* som ikke fanges opp av punktene over

- naturtyper med sentral økosystemfunksjon med minst moderat lokalitetskvalitet kartlagt etter Miljødirektoratets instruks
- spesielt dårlig kartlagte naturtyper med minst høy lokalitetskvalitet kartlagt etter Miljødirektoratets instruks.

Indikatoren er knyttet til nyinvesteringer. I prosjekter der det gjennomføres økologisk kompensasjon – ved at ødelagt natur kompenseres med ny natur andre steder på en måte som ikke forringer punktene nevnt ovenfor – skal kompenserte arealer trekkes ut når indikatoren beregnes. Som del av dette gjøres det en konkret vurdering slik at arealet som trekkes ut reflekterer graden av kompensasjonen. Arealet som trekkes ut reduseres dersom naturtapet ikke er fullt ut kompensert.

For å følge opp målene i Nasjonal transportplan på naturområdet har det blitt utviklet en indikator for transportsektorens påvirkning på naturmangfold:

*Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi*

Indikatoren skal vurdere tap av natur på en måte som er konsistent med mål og prioriteringer i politikken på naturforvaltningsområdet, og skal være operasjonaliserbar. Siden indikatoren er ny skal den testes ut i samarbeid med relevante myndigheter. Det er et mål at indikatoren skal tas i bruk og inngå i samfunnsøkonomiske vurderinger i konseptvalgutredninger, konsekvensutredninger, og andre relevante beslutningsgrunnlag for nye samferdselsprosjekter. Indikatoren dekker etablering av nyanlegg. Samferdselsdepartementet følger opp naturmangfoldhensyn i drift og vedlikehold gjennom de årlige budsjettene og gjennom etats- og eierstyringen. Indikatoren forklares nærmere i boks 6.6. Effekten på naturmangfold av de prioriterte prosjektene er vist i kapittel 10.3.2.

### 6.2.2 Redusere påvirkning på naturverdier ved planlegging

I planlegging etter plan- og bygningsloven vedtas arealbruk, og for å lage et godt beslutningsgrunnlag kreves det et godt samarbeid med involverte forvaltningsnivåer, relevante myndigheter og andre interessenter. Virksomhetene skal sørge for god nok kunnskap om konsekvenser av tiltak til at det kan tas hensyn til naturmangfold og vannmiljø i en tidlig fase av planprosessen.

For å redusere påvirkning på naturverdier skal virksomhetene følge tiltakshierarkiet ved planlegging. De samlede kostnadene ved å etablere tilsvarende natur som går tapt et annet sted, kan være høyere enn å unngå inngrep i det aktuelle naturområdet. Dette innebærer at virksomhetene først søker å unngå negative konsekvenser for naturmangfoldet før de avbøter, restaurerer og som siste utvei kompenserer det gjenværende tapet av natur. Økologisk kompensasjon innebærer å erstatte ødelagte eller forringede naturverdier med tilsvarende naturverdier utenfor inngrepsområdet. Prinsippene for kompensasjon vil bli klargjort i en veileder.

Bevaring av den overordnede blågrønne infrastrukturen er en forutsetning for funksjonelle og holdbare økosystemer. Den blågrønne infrastrukturen er definert som arealer og landskapselementer som har særlig betydning som formerings-, oppveksts- og forflytningsområder for arter og deres langsiktige overlevelse, eller som viktige områder for sentrale økologiske prosesser. Helt sentralt for bevaringen av dette vil være å beholde sammenhengende naturområder. Bevaring av blågrønn infrastruktur er blant annet et tema i regjeringens *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023* fra 2019.

Både tilnærmingen som følger av sammenhengende funksjonelle naturområder og tiltakshierarkiet må vektlegge følgende:

- Områder med nasjonale naturverdier bør ikke ødelegges på en slik måte at naturverdiene reduseres, og det bør så langt som mulig ikke planlegges eller bygges samferdselsprosjekter i områder med vesentlig regional interesse.
- Infrastruktur bør ikke planlegges gjennom eksisterende verneområder, og kryssing av eller inngrep i vernede vassdrag bør så langt som mulig unngås.
- Natur som er av nasjonal eller vesentlig regional verdi bør ivaretas.
- Spredning av fremmede og skadelige arter bør hindres.
- Forurensning til vann og jord bør hindres.
- Leveområder for pollinatorer bør ivaretas og utvikles.
- Gode vandringsveier bør sikres for arealkrevende arter og arters spredningsmuligheter.
- Miljømålene i gjeldende vannforvaltningsplaner.

For å øke kunnskaps- og beslutningsgrunnlaget skal virksomhetene gjennomføre før- og etterundersøkelser for prosjekter med konsekvenser for naturmangfold. Resultatene fra undersøkelsene skal legges til grunn i vurderinger av andre prosjekter med tilsvarende problemstillinger.

Vannforvaltningsplanene er regionale planer og skal legges til grunn for statlig planlegging og virksomhet i vannregionen, jf. vannforskriften § 29 og plan- og bygningsloven § 8-2. Nye infrastrukturtiltak som kommer i inngrep med elver, innsjøer, grunnvann og kystvann skal vurderes etter vannforskriften § 12.

Klima- og miljødepartementet, i samråd med Samferdselsdepartementet og andre berørte departementer kom 19. mars 2019 med nasjonale føringer for arbeidet med vannforvaltnings-

planene.<sup>16</sup> Arbeidet med å oppdatere vannforvaltningsplanene for planperioden 2022–2027 foregår fram til mars 2022 og skal da godkjennes av regjeringen. Vannforskriften følges blant annet opp ved at transportetatene og underliggende virksomheter gjennomfører miljøforbedrende tiltak i alle vannforekomster der det er nødvendig,

### 6.2.3 Redusere påvirkning på natur- og vannmiljø fra bygging

Bygging av transportinfrastruktur medfører arealinngrep som uten avbøtende tiltak ofte vil ha konsekvenser som er irreversible. I tillegg vil anleggsvirksomhet ha en midlertidig, men vesentlig, miljøpåvirkning gjennom uttak og forflytning av masser, og arealbruk for rigg, maskiner og mellomlagring av masser.

Transportvirksomhetene har et spesielt ansvar for å ha kunnskap om hvordan fragmentering påvirker økosystemer. Denne kunnskapen bør ligge til grunn for valg av avbøtende tiltak når fragmentering ikke kan unngås.

Det pågår arbeid i transportvirksomhetene for å få inn anskaffelseskrav som ivaretar miljø- og klimahensyn i anleggs-, drifts- og vedlikeholds-kontrakter.

På oppdrag av Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen utredet mulighetene for å bygge naturnøytrale veistrekninger. For å øke kunnskapen slik at inngrep i naturområder blir så små som mulige, skal transportvirksomhetene sammen med relevante myndigheter, blant annet Miljødirektoratet, planlegge et pilotprosjekt for en naturnøytral veistrekning. Arbeidet skal omfatte utvikling av en metode som kan brukes til å måle naturnøytralitet. Ved hjelp av denne metoden kan man lage et regnskap som viser oppnådd naturnøytralitet i gjennomførte prosjekter, samt nytte og kostnader av de avbøtende og kompensierende tiltakene.

Massehåndteringen er betydelig i de fleste samferdselsanlegg og det er viktig at det samarbeides på tvers av forvaltningen for å øke gjenbruk, unngå unødvendig transport og lagring av masser, og innføring og utsetting av fremmede arter. Negative effekter på naturmangfold skal minimeres.

### 6.2.4 Redusere påvirkning på natur- og vannmiljø fra drift og vedlikehold

I drifts- og vedlikeholdsfasen er det viktig å følge opp miljømålene og de konkrete tiltakene som

<sup>16</sup> *Nasjonale føringer for arbeidet med oppdatering av de regionale vannforvaltningsplanene* (regjeringen.no)

står beskrevet i plan om ytre miljø for hvert prosjekt. Det er viktig med tilpasset skjøtsel for blant annet å bekjempe og hindre spredning og etablering av fremmede skadelige arter, hindre forringelse av vannmiljøet eller for å legge til rette for naturlig revegetering, pollinatorer, sjeldne arter og naturtyper.

Fremmede, skadelige organismer påvirker mange av våre økosystemer slik at tilstanden er dårligere enn før. Miljødirektoratet og berørte sektorer har laget en ny tiltaksplan mot slike organismer for perioden 2020–2025. Tiltaksplanen bygger på den tverrsektorielle strategien fra 2007 og fastsetter mål og tiltak for å redusere negative effekter av fremmede, skadelige organismer i Norge. Transportvirksomhetene skal følge opp den tverrsektorielle strategien fra 2007 og den nye tiltaksplanen. Nasjonal pollinatorstrategi skal også følges opp gjennom den nasjonale tiltaksplanen, der virksomhetene har beskrevet sine tiltak.

Transportvirksomhetene skal ha oversikt over bruken av miljøskadelige og potensielt miljøskadelige kjemikalier i sektoren. Miljøskadelige kjemikalier skal fases ut og erstattes med mindre miljøskadelige kjemikalier og/eller metoder i henhold til substitusjonsplikten og føre-var-prinsippet.

Hensynet til villrein skal prioriteres i villreinområdene, med særlig oppmerksomhet på viktige funksjonsområder og å unngå oppdeling av leveområdene.

Vannforvaltningsplanene er det viktigste planverktøyet for bedret vannmiljø i Norge. Transportvirksomhetene skal bidra i planleggingen og følge opp godkjente vannforvaltningsplaner med relevante tiltak. Statens vegvesen og Jernbandedirektoratet deltar ved behov i direktoratsgruppen og i regionale vannmiljøutvalg. Bane NOR SF, Avinor AS og Nye Veier AS kan delta i referansegrupper.

Mange innsjøer er betydelig påvirket av veisalt, noe som gir negative konsekvenser for naturmangfold og vannkvalitet. Statens vegvesen skal fortsette å måle saltinnholdet i innsjøene og gjennomføre tiltak for at saltforurensningen skal reduseres for å oppnå god økologisk og kjemisk tilstand i henhold til vannforskriften.

### **6.2.5 Redusere plastforurensning fra transportsektoren**

Plastforurensning er et økende globalt miljøproblem og et vesentlig problem også i Norge. Transportsektoren er en kilde til spredning av både mikroplast og annen plastforsøpling til miljøet på land, i vann og i havet. Slitasje fra bildekk er den

største kilden til mikroplast i Norge, og mikroplasten spres gjennom regnskyll, dreneringsveier og vind. Andre viktige kilder til mikroplast fra transportsektoren er veidekke og maling på skip og bruer. Plastavfall på avveie kommer blant annet fra bygg- og anleggsvirksomhet, emballasje, vei-merking og deponering av sprengsteinmasser. Plastfibre i sprengsteinmassene kan havne i naturen når overskuddsmassene benyttes til utfyllinger på sjø og land. Plastavfall kommer også fra blant annet sjøfart og fiske.

Transportvirksomhetene har, sammen med blant annet Miljødirektoratet, samlet kunnskap om kildene til plastforurensning i transportsektoren og mulige tiltak for å redusere disse utslippene. Virksomhetene skal fortsette å jobbe med innhenting av kunnskap om kilder og innføring av effektive tiltak. Dette inkluderer blant annet å videreutvikle kunnskap og bruke metoder og materialer som i størst mulig grad forhindrer og reduserer plastforurensning. Ulike tiltak for å redusere utslippene av mikroplast fra dekkslitasje vurderes. Statens vegvesen følger blant annet arbeidet med EUs regelverk om dekkmerking. For å redusere plastforsøpling er det viktig å kartlegge kildene og farene tidlig, og iverksette effektive tiltak. Det er viktig å vurdere nytte opp mot kostnader ved tiltak og vurdere mulige synergi-effekter av tiltak.

Virksomhetene skal innenfor sine ansvarsområder og tilgjengelige ressurser styrke arbeidet med opprydding av plastavfall og forebyggende tiltak for å redusere tilførsel av plastavfall og mikroplast til miljøet.

Et eksempel på arbeid for å rydde opp etter bygg, drift og vedlikehold er at Kystverket i sine utbyggingsprosjekter kontraktstester at entreprenøren samler opp all synlig plast umiddelbart etter sprengning, at strandsonen i nærheten av anlegget skal ryddes ved endt anlegg, og at entreprenøren skal rydde opp mer plast enn det slippes ut.

Kystverket har ansvar for den statlige beredskapen mot akutt forurensning. Dette omfatter all akutt forurensning, også akutt plastforurensning. Med akutt menes at forurensningen er av betydning, inntreffer plutselig og ikke er tillatt i, eller i medhold av, forurensningsloven. Beredskapen mot akutt forurensning dimensjoneres etter miljørisiko- og beredskapsanalyser.

### **6.2.6 Redusere nedbygging av dyrket mark**

Klimaendringer og befolkningsøkning gir utfordringer for verdens matforsyning. Norge har lite

dyrket mark grunnet topografi og klima. Kun 3 prosent av landarealet er dyrket mark, og av dette er kun en tredjedel egnet for produksjon av korn.

Stortinget behandlet i 2015 regjeringens jordvernstrategi og fastsatte målet om at årlig omdisponering av dyrket jord skulle reduseres til maksimalt 4 000 dekar innen 2020. En oppdatert jordvernstrategi ble lagt fram i statsbudsjettet for 2019, der jordvernmålet ble beholdt. Omdisponeringen av dyrket jord var totalt på om lag 3 700 dekar i 2019, hvorav om lag 400 dekar ble omdisponert til riksveier og jernbane. Samme år ble det gitt tillatelse til å nydyrke 27 500 dekar. Regjeringen vil legge fram en ny jordvernstrategi i 2021, der målet blir vurdert på nytt.

Nedbygging av jordbruksareal fører til klimagassutslipp fra karbonlageret i jorda, jf. kapittel 6.1.3. Nedbygging av jordbruksarealer kan også gi økt press på å omdisponere skog og myr til jordbruksareal, og dermed indirekte føre til klimagassutslipp fra slik nydyrking. I 2019 behandlet Stortinget endringer i jordloven hvor hensynet til klimaet ved nydyrking var en del av endringene. I juni 2020 fastsatte Landbruks- og matdepartementet endringer i forskriften om nydyrking. Utgangspunktet er at nydyrking av myr ikke er tillatt. Kommunene er gitt fullmakt til i særlige tilfeller å kunne gi dispensasjon fra forbudet. De siste årene har det blitt omdisponert omtrent like mye myr til jordbruksareal som til utbygging.

Beslag av dyrket mark skal vurderes særskilt og reduseres i samferdselsprosjekter. Virksomhetene setter krav i kontraktene til håndtering og mellomagring av landbruksjord slik at kvaliteten på jord- og landbruksareal opprettholdes best mulig.

### 6.2.7 Begrense inngrep i kulturmiljø

Regjeringen har i Meld. St. 16 (2019–2020) *Nye mål i kulturmiljøpolitikken — Engasjement, bærekraft og mangfold* gitt tre nye nasjonale mål for kulturmiljøpolitikken. Målene er:

- Alle skal ha mulighet til å engasjere seg og ta ansvar for kulturmiljø.
- Kulturmiljø skal bidra til bærekraftig utvikling gjennom helhetlig samfunnsplanlegging.
- Et mangfold av kulturmiljø skal tas vare på som grunnlag for kunnskap, opplevelse og bruk.

Alle landskap, bygder og byer har sine kulturhistoriske kvaliteter som er kilder til kunnskap, opplevelse og bruk. Riktig kunnskap om og tilstrekkelig hensyn til kulturminnene og kulturmiljøene er en viktig del av infrastrukturplanleggingen,

enten det gjelder de arkeologiske kulturminnene eller det bygde landskapet.

Virksomhetene bør fra planleggingsfasen søke å unngå områder som medfører fjerning av viktige kulturmiljøer. Virksomhetene skal også fortsette å utvikle og bruke nye metoder for inngrepsfrie undersøkelser, som vil kunne bidra til mer effektive arkeologiske registreringer ved gjennomføring av større prosjekter.

Transportetatene og Avinor har utarbeidet landsverneplaner hvor formålet er å verne et utvalg kulturminner som dokumenterer viktige deler av samferdselshistorien. Slike planer skal også danne grunnlag for forvaltning av transportetatenes egne kulturminner. Objektene i verneplanene vil bli ivarettatt blant annet ved å utarbeide forvaltningsplaner og skjøtselsplaner.

### 6.2.8 Redusere lokal luftforurensning fra transportsektoren

Luftkvaliteten i Norge har blitt stadig bedre de siste årene som følge av teknologiutvikling for kjøretøy, utslippskrav til vedovner og en rekke andre tiltak. Flere norske byer har likevel utfordringer med å overholde grenseverdier og nasjonale mål for lokal luftkvalitet. Omfang av luftforurensning er imidlertid mindre i Norge enn i de aller fleste andre land. Det er svevestøv<sup>17</sup> og nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) som er hovedkildene til den lokale luftforurensningen i Norge. Luftforurensning påvirker helse og trivsel og kan utløse og forverre sykdommer, først og fremst i luftveiene og hjerte- og karsystemet. Forurenset luft utendørs er en av miljøfaktorene som er mest skadelig for helsen verden over, og bidrar til død og tapte friske leveår også i Norge. Barn, gravide, eldre og folk med luftveis-, hjerte- og karsykdommer er spesielt sårbare. Dyr, økosystemer, vegetasjon og materialer kan også ta skade av luftforurensning.

Det er fastsatt luftkvalitetskriterier som angir hvilke nivåer av luftforurensning som er trygge for de aller fleste i befolkningen. Norge har også langsiktige nasjonale mål for å begrense luftforurensning. I tillegg har vi juridisk bindende grenseverdier for luftforurensning som spesifiserer hvilke verdier av blant annet NO<sub>2</sub> og svevestøv som utløser tiltaksplikt. Miljødirektoratet, Folkehelseinstituttet, Meteorologisk institutt og Statens vegvesen har utredet mulighetene for å skjerpe

<sup>17</sup> Svevestøv er en samlebetegnelse på partikler med ulik størrelse. Det vanligste er å skille mellom PM<sub>10</sub> og PM<sub>2,5</sub>, hvor den første er grovere partikler med diameter ti mikrometer, mens den siste er fine partikler med diameter 2,5 mikrometer.

grenseverdiene for svevestøv, som et virkemiddel for å bedre luftkvaliteten. Utredningen viser at det er mulig å nå strengere grenseverdier for svevestøv ved å gjennomføre samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltak. Regjeringen vil komme nærmere tilbake til oppfølging av dette.

Veitrafikk er ofte den største kilden til lokal luftforurensning både gjennom eksosutslipp og gjennom produksjon og spredning av svevestøv. Utslipp av NO<sub>2</sub> og fine svevestøvpartikler fra veitrafikk er på vei ned. 2018 var det første året grenseverdien for NO<sub>2</sub> ble overholdt på samtlige målestasjoner i Norge siden målingene startet, et resultat som holdt seg i 2019. Den viktigste grunnen til denne utviklingen er kombinasjonen av bedre renseteknologi i kjøretøy og at den raske endringen i den norske bilparken gir lavere utslipp. Det gjelder både for tunge og lette kjøretøy.

Svevestøv, blant annet «veistøv» fra slitasje av veidekke, bildekk og bremses er en viktig kilde til lokal luftforurensning, og er i hovedsak partikler av størrelsen PM<sub>10</sub>. Alle typer kjøretøy bidrar til svevestøv, men det dannes langt mer ved bruk av piggdekk. Redusert bruk av piggdekk bidrar til mindre veistøv, og det er stadig færre som bruker piggdekk i mange byområder. For PM<sub>10</sub> er utviklingen mer usikker og ikke like positiv som for eksosutslipp. Om vinteren blir luftforurensningen som regel verre, og vintermeteorologien kan periodevis bidra til spesielt høye nivåer av luftforurensning. Utslipp fra skip i havneområder og fra vedfyring er noen steder også en betydelig lokal kilde. I tillegg fraktes forurensende utslipp fra andre land til Norge med luft og nedbør. Disse utslippene kan bidra mye til luftforurensningen i perioder.

#### 6.2.8.1 Virkemidler for bedre lokal luftkvalitet

Regjeringen er opptatt av at alle skal ha ren luft, og det er etablert en rekke virkemidler for å bidra til dette. Kommunene er forurensningsmyndighet for lokal luftkvalitet og har ansvar for å begrense luftforurensning. Det er likevel behov for et bredt samarbeid for å sikre god luftkvalitet. Eiere av anlegg som forurenser skal gjennomføre tiltak, og staten legger til rette for virkemidler mot luftforurensning og veileder kommunene.

Alle tiltak som reduserer trafikkmengden, slik som å legge til rette for gode alternativer til å kjøre bil, vil bidra til å begrense utslipp av både svevestøv og NO<sub>2</sub>. Det er anledning til å innføre miljøfartsgrense (lavere fartsgrense) for bestemt eller ubestemt tid av miljøhensyn. En studie viser at bruk av miljøfartsgrenser i Oslo er samfunns-

økonomisk lønnsomt,<sup>18</sup> og det er dokumentert at nedsatt fartsgrense har stor effekt på produksjon og spredning av veistøv. Tiltaket er imidlertid relativt lite brukt. Renhold av veier og støvdemping bidrar også til mindre svevestøv. Satsing på landstrøm til skip i havn kan redusere utslipp fra skip og havneaktivitet. Havne- og farvannsloven gir adgang til at kommunen kan gi forskrift om midlertidig begrensning av fartøy sine opphold i havn når det er nødvendig av hensyn til å redusere eller unngå lokal luftforurensning.

Det er etablert en digital varslingstjeneste for lokal luftforurensning som gir befolkningen informasjon om hvordan luften ute er nå, resten av dagen og neste døgn, samt informasjon og helse råd til befolkningen og til utsatte grupper. Det er også etablert en digital fagbrukertjeneste som gir kommuner og anleggseiere oversikt over hvilke forurensningskomponenter og kildebidrag som er utfordringen i kommunen. Dette kan brukes til å finne fram til gode tiltak og gjør det enklere for kommunen å oppfylle sin plikt til å informere befolkningen om den lokale luftkvaliteten.

Ettersom piggdekkslitasje er den dominerende kilden for veistøv, er bruk av piggdekkgebyr et effektivt virkemiddel. Statens vegvesen vurderer endringer i piggdekkgebyrordningen. Bruk av ny teknologi, endringer i lov eller forskrift og forholdet til personvernregelverket vurderes. Statens vegvesen vurderer også en løsning der de kommunale gebyrsonene må være tilsluttet et felles digitalt system for registrering, betaling, kontroll og håndheving, der manuell kontroll blir supplert med automatiske kontrollpunkter. Målet er å kunne ta i bruk automatiske digitale løsninger som gjør gebyrordningen mer effektiv, slik at flere kommuner kan innføre piggdekkgebyrsoner.

Regjeringen er opptatt av at kommunene skal ha en rik verktøykasse i arbeidet med å redusere luftforurensning og utslipp av klimagasser. Kommunene har allerede en rekke ulike virkemidler for å ivareta klima- og miljøhensyn i byområder. Det er åpnet for et fleksibelt takstsystem for bompenger, blant annet ved at takster kan fastsettes etter tid på døgnet og kjøretøyets miljøegenskaper. Det er videre åpnet for midlertidig økte bompengetakster (beredskapstakster) i perioder med høy luftforurensning, gebyrbaserte lavutslippssoner for å håndtere lokal luftforurens-

<sup>18</sup> Costs and benefits of implementing an Environmental Speed Limit in a Nordic city (2020) Science of The Total Environment (volume 720). Susana Lopez-Aparicio (NILU), Henrik Grythe (NILU), Rebecca J. Thorne (NILU/TØI) og Matthias Vogt (TØI)

ning, midlertidige forbud mot trafikk og en restriktiv parkeringspolitikk. Regjeringen oppfordrer kommunene til å ta i bruk eksisterende virkemidler for å ivareta klima- og miljøhensyn i byene.

#### 6.2.8.2 Mulighet for etablering av null- og lavutslippssoner

Kommunene kan fastsette lavutslippssoner av hensyn til lokal luftkvalitet med hjemmel i vegtrafikkloven § 13 og forskrift av 20. desember 2016 om lavutslippssoner for biler. Forskriften gir ikke mulighet til å opprette slike soner utelukkende av hensyn til klima. Som omtalt i klimaplanen vil regjeringen vurdere å lempe på vilkårene for lavutslippssoner, slik at disse også kan opprettes med klimabegrunnelse.

Flere byer ønsker også å opprette nullutslippssoner for å redusere utslippene av klimagasser. Særlig har Oslo og Bergen etterspurt dette. I en nullutslippssone blir tilgangen til et definert område reservert for kjøretøy med nullutslippsløsninger, for eksempel elektrisitet, hydrogen og eventuelt biogass. I nullutslippssoner vil det bli forbudt med ferdsel på veien med fossildrevne kjøretøy. Vegtrafikkloven § 7 første ledd gir mulighet til å opprette nullutslippssoner, og myndigheten er delegert til Samferdselsdepartementet. Regjeringen vil, som omtalt i klimaplanen, se nærmere på bruk av vegtrafikkloven § 7 for at det kan opprettes nullutslippssoner. I første omgang kan dette skje i form av pilotprosjekt i noen få byer. Hovedveinettet/riksveinettet skal ikke være omfattet av eventuelle nullutslippssoner. Regjeringen tar sikte på å avklare dette i løpet av 2021.

#### 6.2.9 Redusere støy og støyplage

Støy gir helseproblemer og svekket livskvalitet for mange mennesker. Hvor sterkt vi plages avhenger både av støynivå og når på døgnet vi utsettes for den.

Økt trafikk og økt kapasitet kan gi større støyproblemer. Veitrafikkstøy er den største støykilden utendørs og årsak til nesten 80 prosent av den totale støyplagen hos befolkningen. Togtrafikk er den nest største kilden til støy. Flytrafikken i Norge har økt betydelig siden 1999, noe som gjør at flere også utsettes for flystøy.

Forurensningsforskriften er det viktigste virkemiddelet mot støyplager. Forskriften setter krav til at innendørs støynivå ikke skal overstige 42 dBA. Plan- og bygningsloven setter krav til at innendørs støynivå ved nybygg ikke skal overskride 35 dBA. Videre vil tekniske krav til trans-

portmidlene, blant annet kjøretøy og bildekk, bidra til å redusere støy.

Nullvekstmålet for personbiltransport og tiltak for å redusere støy fra veitransporten lokalt i områder med stor boligtetthet er viktig for å redusere støyproblemer fra veitrafikk i tettbygde strøk.

En tverretattlig arbeidsgruppe nedsatt av Klima- og miljødepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet har utredet tiltak for redusert støy og støyplage. Arbeidsgruppen konkluderte i november 2019 med at arealplanlegging er det mest kostnadseffektive tiltaket for å forebygge økt støyplage og støyrelatert helsetap. Det ble anbefalt å utvikle nye indikatorer som omfatter arealplanlegging og som fanger opp nattestøy som et eget problemområde. Indikatorene bør danne grunnlag for nye nasjonale mål for politikken for å redusere støy.

De mest effektive tiltakene for reduksjon av støy når transportsektoren ses isolert, er knyttet til støy fra kilden. Dette omfatter blant annet støyen fra bil-, fly- og helikoptermotorer, fra bildekk mot asfalt og toghjul mot skinnegang. Støy fra kilden varierer med hastighet og kvalitet på hjul, asfalt og skinnegang. Regjeringen vil derfor at virksomhetene fortsatt prioriterer kilderettede tiltak som skinnesliping, mer stillegående togmateriell, støysvake veidekker og alternative innflyvningstraseer ved lufthavner.

For veitrafikk kan støysvake veidekker være samfunnsøkonomisk lønnsomme på strekninger med mange støyutsatte. Virkemidler for å fremme bruk av støysvake bildekk er pr. i dag ikke klare for implementering i Norge. Nye krav fra EU til merking av støyegenskapene til bildekk, som nå også omfatter dekk til tunge kjøretøy, sammen med rullemotstand og våt- eller snøgrep, vil bidra til at forbrukerne kan gjøre mer bevisste valg.

De viktigste tiltakene mot støy fra jernbanen er utfasing av støpejernklosser på godstog og økt satsing på forebyggende vedlikehold. Ved å kombinere de to oppnås en vesentlig høyere støyreduksjon og kostnadseffektivitet enn summen av tiltakene gjennomført enkeltvis.

For flyplasser med støyproblemer kan støyreducerende inn- og utflyvningsprosedyrer redusere lydnivået. Antall støyeksponerte kan reduseres uten store kostnader ved at det velges alternative ruter der færre vil bli støyutsatt. Offshore helikoptertrafikk gir et høyt støynivå for dem som bor nær flyplasser med slik trafikk. For offshoretrafikk er det i realiteten ingen alternative maskiner som er mer stillegående.







Figur 7.1 Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Synstolkning: Illustrasjoner som viser bil på vei med midtrekkverk, barn med refleks som benytter gangfelt, brøytebil, bil med sensorteknologi, fyrårn og syklist med sykkelhjelm.

## 7 Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Mer enn 1,3 millioner mennesker dør årlig i trafikkulykker på verdensbasis. Bærekraftsmålene og Agenda 2030 har mål om å halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker, jf. omtale av bærekraftsmålene i kapittel 3. Norge har gjennom systematisk, målrettet, kunnskapsbasert og tverrsektorielt arbeid gjennom flere tiår oppnådd en formidabel forbedring i trafikksikkerheten på veiene.

Regjeringen har høye ambisjoner for transportsikkerheten, og legger visjonen om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd, nullvisjonen, til grunn. Nullvisjonen har siden den ble fastsatt av Stortinget i 2001 bidratt til et systematisk arbeid med sikkerhet i transportsektoren, jf. boks 7.1.

Nullvisjonen innebærer at transportsystemet, transportmidlene og regelverket skal utformes

slik at disse fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene og i størst mulig grad bidrar til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader. Transportsystemet skal ha innebygde barrierer som enten hindrer at ulykker skjer eller hindrer at ulykkene får alvorlig utfall. Visjonen er en etisk veiviser og en retningslinje for arbeidet med transportsikkerhet. I kapittel 10 og 11 framgår det hvordan investeringene i planperioden påvirker indikatoren om antall drepte og hardt skadde.

Sikkerhetsnivået for transport på bane, luft og sjø er gjennomgående høyt. Regjeringen vil arbeide videre for å opprettholde den lave ulykkesrisikoen. De største utfordringene med transportsikkerhet er i veitrafikken, og derfor er det i stor grad tiltakene for økt transportsikkerhet på vei som omtales her.

### Boks 7.1 Nullvisjonens tre grunnpilarer

- *Etikk:* Ethvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.
- *Vitenskapelighet:* Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av veisystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestrings-evne i trafikken og tåleevne i en kollisjon skal legge premissene for valg av løsninger og tiltak. Veitrafikksystemet skal lede trafikantene til sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger.
- *Ansvar:* Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar for å tilby et veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -til-

bydere har ansvar for å legge til rette for en sikker transport. Kjøretøyleverandørene og -produsentene har ansvar for å tilby, utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.



Figur 7.2 Ny nullvisjonslogo utarbeidet i anledning nullvisjonens 20-årsjubileum, februar 2021

*Regjeringen vil:*

- legge til grunn nullvisjonen for arbeidet med transportsikkerhet
- arbeide videre for å opprettholde det høye sikkerhetsnivået i transport på bane, luft og sjø
- legge til grunn en ambisjon om at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte, og at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050
- satse på infrastrukturrettede tiltak, tiltak for fotgjengere og syklister i byområder, målrettet innsats overfor høyrisikofaktorer og utsatte trafikantgrupper, tiltak for å redusere ulykker med tunge kjøretøy og understøtte teknologiutvikling som fremmer sikkerheten
- arbeide for at 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere innen 2028 skal foregå på møtefrie veier, og at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere på sikt skal ha minstestandard for utforkjøringsulykker
- legge særlig vekt på behovene til fotgjengere, syklister og motorsyklister ved utforming, bygging, drift og vedlikehold av veianlegg
- legge til rette for at barn kan ferdes trygt i trafikken gjennom blant annet sikring av skole-

veier, nærmiljøer og annen infrastruktur, trafikk- og mobilitetsopplæring og informasjonsvirksomhet.

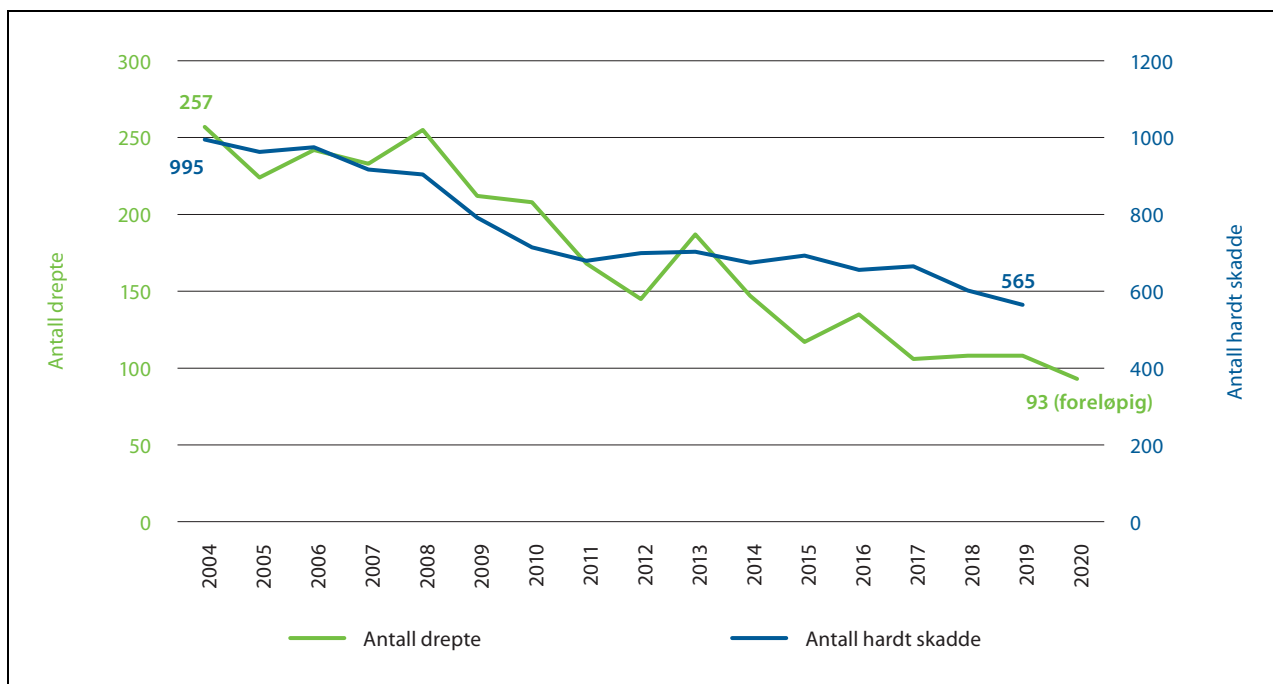
## 7.1 Økt sikkerhet for veitransport

### 7.1.1 Sikkerheten er i positiv utvikling, men fortsatt et betydelig samfunnsproblem

I 2020 mistet 93 personer livet i veitrafikkulykker<sup>1</sup>, og for første gang siden 1947 var det færre enn 100 drepte på norske veier i løpet av ett år. På grunn av stort etterslep i registreringen av hardt skadde, foreligger det ikke tall for 2020. Antallet hardt skadde ser imidlertid ut til å ligge noe i overkant av nivået i 2019, da 565 ble hardt skadd. Nedgangen i drepte i 2020 kommer etter en periode med tendenser til utflating, se figur 7.3. Det er for tidlig å si om reduksjonen faktisk markerer et trendskifte, eller i hvilken grad koronapandemien eller tilfeldige variasjoner har vært utslagsgivende. Det er også avdekket betydelige mørketall for hardt skadde som følge av ufullstendig rapportering.

Statens vegvesen har beregnet de samfunnsøkonomiske kostnadene ved trafikkulykker i

<sup>1</sup> Foreløpige tall fra SSB.



Figur 7.3 Ulykkesutviklingen i veitrafikken fordelt på drepte og hardt skadde<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Grunnet etterslep i registreringen av hardt skadde vises endelige tall for 2019.

Synstolking: Figuren viser fall i antall drepte og hardt skadde i trafikken fra 2004 til og med 2020. Tallet på drepte har gått ned fra 257 til 93 i perioden, mens tallet på hardt skadde har gått ned fra 995 til 565 i 2019.

Kilde: Statens vegvesen/SSB

Norge i 2019 til om lag 25 mrd. kroner. Veitrafikkulykker utgjør dermed et betydelig samfunnsproblem gjennom store menneskelige lidelser og samfunnskostnader.

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd er om lag fem ganger høyere for fotgjengere, og om lag elleve ganger høyere for syklister, pr. km sammenliknet med førere av personbil. Risikoen for førere av motorsykler er enda høyere, og denne gruppen utgjør en uforholdsmessig høy andel av de omkomne i trafikken.

Det er forskjell på hvilke typer ulykker som dominerer på de ulike veinettene. Utforkjøringsulykker og møteulykker utgjør om lag 70 prosent av alle dødsulykker i veitrafikken og dominerer på riks- og fylkesveiene. På kommunale veier er det i større grad ulykker med syklister og fotgjengere. I perioden 2011–2017 var det betydelig dårligere utvikling i antall drepte og hardt skadde i de ni største byområdene, enn i landet for øvrig, med om lag samme antall drepte og hardt skadde i 2017 som i 2011. Imidlertid var antall drepte og hardt skadde i storbyområdene igjen lavere i 2018 og 2019. Det er særlig fotgjengere, syklister og førere av MC eller moped som har hatt en svakere utvikling i de største byområdene enn i landet for øvrig. Utviklingen i drepte og hardt skadde syklister må ses i sammenheng med økt sykling, og i den senere tid økt mikromobilitet (som elsparke-sykler), i de største byene.

Over tid har utviklingen i risiko vært ulik for ulike aldersgrupper. Klart best utvikling har det vært blant barn. I 1969 omkom 103 barn i alderen 0–14 år i trafikken. I 2019 hadde vi for første gang siden de detaljerte registreringene startet ingen drepte barn i trafikken, mens det i 2020 omkom to barn. Den generelle samfunnsutviklingen og demografiutviklingen vil påvirke utviklingen i antall drepte og hardt skadde, og dermed også innretningen på det videre trafiksikkerhetsarbeidet. Trafikkveksten alene er beregnet å føre til en økning i antall drepte og hardt skadde på om lag 90 personer i 2030 sammenliknet med 2019, dersom ingen nye tiltak settes inn. Mange av de enkle og mest effektive trafiksikkerhetstiltakene er allerede tatt i bruk, og derfor er ytterligere reduksjon krevende.

Ny teknologi i infrastruktur og kjøretøy vil kunne medføre endringer i tilnærmingen til trafiksikkerhetsarbeidet. Sikkerheten er videre i økende grad avhengig av at de digitale systemene beskyttes mot uønskede hendelser, som datainnbrudd og digitale angrep, og evnen til å håndtere denne typen hendelser.

Norge har i flere år på rad vært det sikreste landet i Europa å være trafikant i, målt i antall

drepte pr. innbygger og pr. kjørte km. Videre reduksjon i antall drepte og hardt skadde vil kreve at trafiksikkerhet fortsatt vektlegges høyt med en betydelig ressursinnsats fra involverte aktører. Erfaringer fra andre land har vist at år med framgang kan etterfølges av perioder med økte ulykkestall grunnet redusert ressurstilgang og lavere prioritering av trafiksikkerhetstiltak. Dette kan skyldes en tro på at resultatene kommer av seg selv, såkalt «suksessens forbannelse».<sup>2</sup> Gode resultater må ikke gi grunn til redusert innsats, men tvert om motivere til videre arbeid.

### 7.1.2 Ambisjon for reduksjon i antall drepte og hardt skadde

Regjeringen legger til grunn følgende ambisjon:

«Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.»

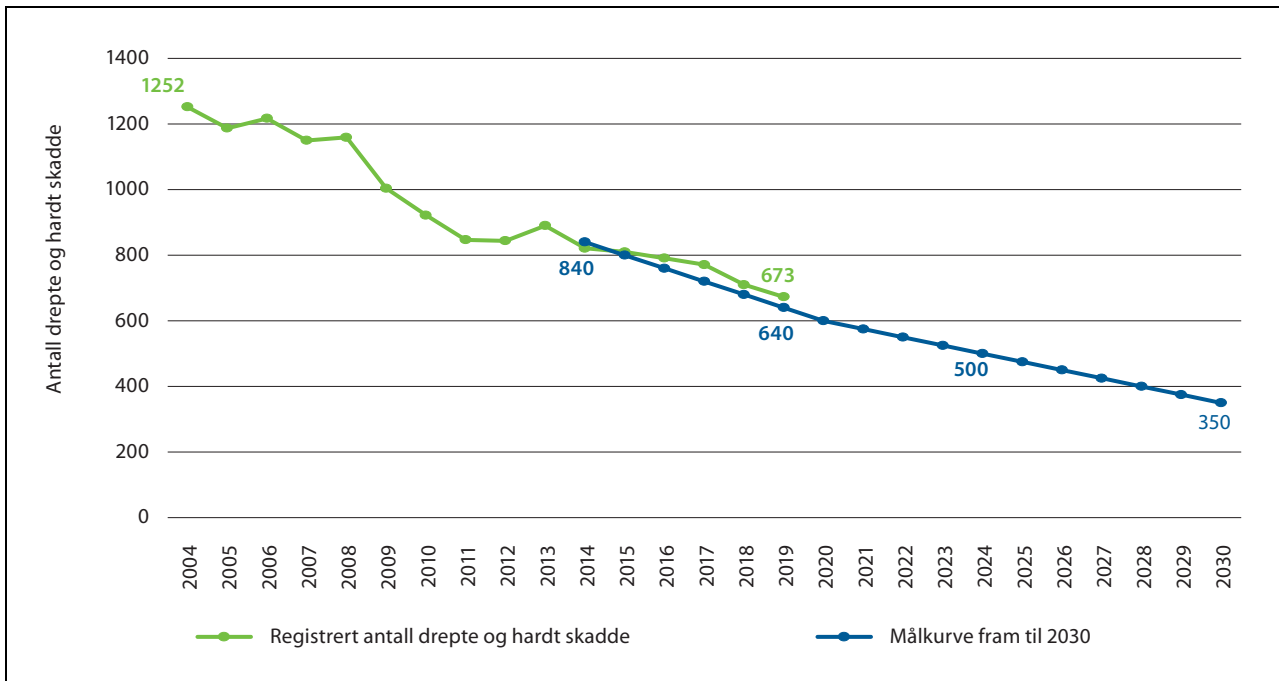
Ambisjonen er en videreføring av etappemålet fra Nasjonal transportplan 2018–2029, men nå supplert med en egen målsetting for maksimalt antall drepte i 2030. I tillegg innfører regjeringen for første gang en tidfestet, langsiktig ambisjon om at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. Ambisjonen tar utgangspunkt i den offisielle ulykkestatistikken basert på politirapporterte veitrafikkulykker. Ambisjonsnivået er høyt og vil kreve et fortsatt løft i det nasjonale trafiksikkerhetsarbeidet. Ytterligere reduksjon i antallet drepte og hardt skadde blir stadig mer utfordrende jo lavere ulykkestallene er, men beregninger tilsier at ambisjonsnivået for 2030 er oppnåelig. Ambisjonsnivået harmonerer med bærekraftsmål 3.6 og EUs mål om en halvering av antall drepte og hardt skadde fra 2020 til 2030, i tillegg til EUs langsiktige mål om nær null trafikkdrepte i 2050<sup>3</sup>.

Målkurven i figur 7.4 viser nødvendig nedgang for å nå ambisjonen om maksimalt 350 drepte og hardt skadde. Figur 7.5 viser nødvendig progresjon for å nå ambisjonen for maksimalt antall drepte.

Trafiksikkerhetsarbeidet er mangfoldig, og det er et stort antall aktører som er involvert i arbeidet. Foruten i transportsektoren, kreves inn-

<sup>2</sup> *Sustainable Road Safety: Lessons from the Netherlands*, P. Van der Knaap, SWOV – Institute for Road Safety Research, 2018.

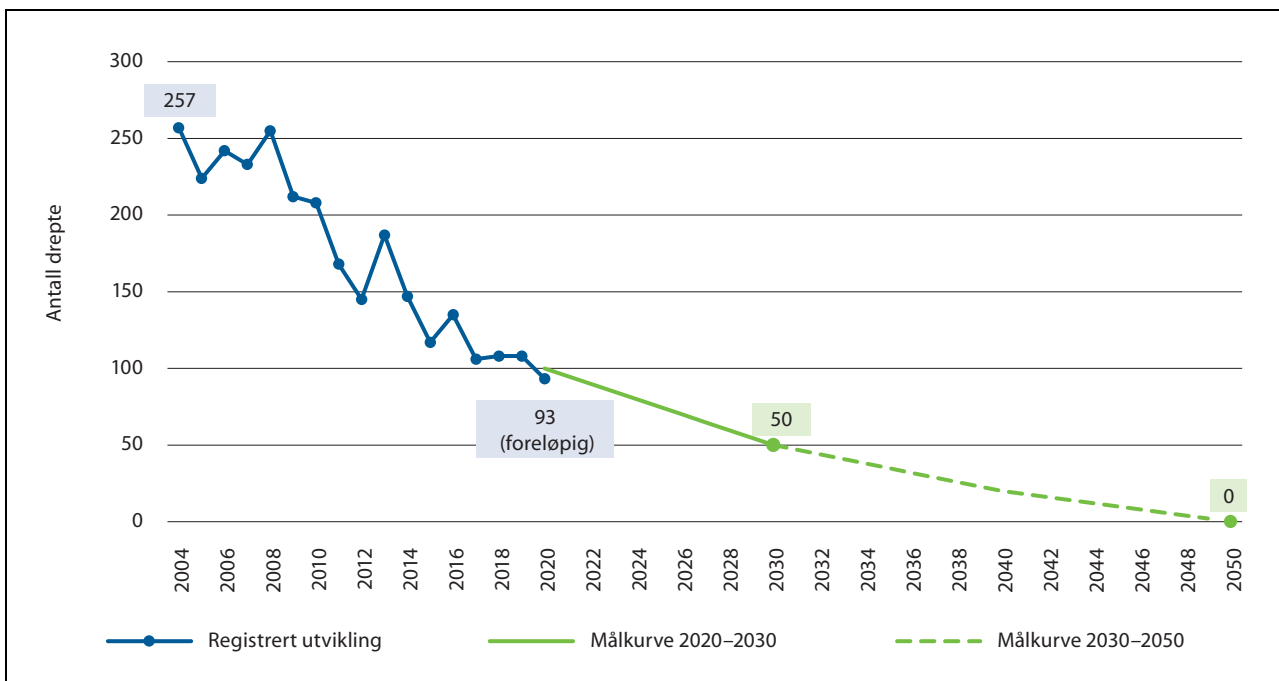
<sup>3</sup> *Europe on the Move – Sustainable Mobility for Europe: safe, connected and clean*, COM(2018) 293 final.



Figur 7.4 Utvikling i antall drepte og hardt skadde – registrert situasjon i 2019 og ambisjon for utviklingen fram til 2030

Synstolking: Figuren viser fallet i tallet på drepte og hardt skadde fram til 2019 og en målkurve for utviklingen dersom man skal nå ambisjonen om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

Kilde: Statens vegvesen



Figur 7.5 Utvikling i antall drepte – registrert situasjon i 2020 og ambisjon for utviklingen fram til 2030

Synstolking: Figuren viser nedgangen i antall drepte fra 2004 til 2020, og en målkurve for nødvendig progresjon for utviklingen fram til 2030 og ambisjonen om maksimalt 50 drepte i trafikken. Figuren stipulerer videre utviklingskurve for å nå den langsiktige ambisjonen om null drepte i 2050.

Kilde: Statens vegvesen

sats i justissektoren, helsesektoren, utdanningssektoren og kommunesektoren. Det er summen av innsatsen til statlige, fylkeskommunale og kommunale aktører, interesseorganisasjoner, virksomheter og næringslivsaktører som skal bidra til at vi når målene, og at vi beveger oss i retning av nullvisjonen. Gjennom den norske samarbeidsmodellen for trafikksikkerhetsarbeidet pågår det et utstrakt samarbeid på tvers av sektorer, forvaltningsnivåer og mellom offentlig og privat virksomhet. Videre er det en etablert styringsmodell for arbeidet, i samsvar med nasjonale mål og strategier forankret i Nasjonal transportplan, som operasjonaliseres i fireårige tiltaksplaner for trafikksikkerhet som de ulike aktørene utarbeider sammen.

Med utgangspunkt i målene og innsatsområdene i Nasjonal transportplan, gir Samferdselsdepartementet Statens vegvesen mandat til å lede arbeidet med rulleringen av *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*. Formålet med planen er å utarbeide et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltaksplanen framstiller hvordan aktørene skal bidra til reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Gjennom arbeidet med tiltaksplanen skal det settes mål for tilstandsutviklingen innenfor områder av stor betydning for trafikksikkerheten, som for eksempel overholdelse av fartsgrenser og bruk av bilbelte. Det skal også konkretiseres tiltak for å nå målene i Nasjonal transportplan. I arbeidet bør det søkes en enda nærmere kobling mellom den nasjonale tiltaksplanen og fylkeskommunenes planer. I tråd med innsatsområdene i planperioden, må trafikksikkerhet i storbyområdene tillegges større vekt. Følgelig bør kommunene i de største byområdene få en aktiv rolle i arbeidet. Statens vegvesen skal utarbeide årlige resultatrapporter som viser progresjon i forhold til ambisjonsnivået i Nasjonal transportplan og tilstandsmålene i tiltaksplanen.

### 7.1.3 Hovedtiltak og innsatsområder for økt trafikksikkerhet på vei

Det er sammensatte årsaker til ulykker på norske veier. For å nå ambisjonsnivået er det avgjørende at velfungerende tiltak videreføres og styrkes, samt at økt kunnskap brukes for å utvikle nye tiltak. Nullvisjonen innebærer en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, med vekt på samordnet tverrsektoriell innsats og bruk av et vidt spekter av tiltak rettet mot infrastruktur, kjøretøy og trafikanter. Tiltakene skal være godt faglig forankret. Innsatsen skal i hovedsak være rettet mot de

ulykkestypene, trafikantgruppene og den trafikantatferden som fører til flest antall ulykker med drepte og hardt skadde, og/eller som har høyest risiko. Dette innebærer å legge til rette for ny teknologi som bidrar til økt trafikksikkerhet.

#### 7.1.3.1 Tiltak for trafikksikkerhet på vei og veiinfrastruktur

Ulykkesanalyser viser at faktorer knyttet til vei og veimiljø har vært medvirkende årsak i 28 prosent av dødsulykkene i perioden 2010–2019. Etablering av midtrekkverk og forsterket midtoppmerking vil fortsatt være viktige tiltak, i tillegg til satsingen på utbedringsstrekninger og store prosjekter, jf. omtale i kapittel 10.4. Trafikksikkerhetsnyttene pr. investerte krone er høyest for de målrettede infrastrukturtiltakene (mindre investeringstiltak). Det er grunn til å tro at tiltakskostnaden pr. reduserte drepte eller hardt skadde vil øke, siden det totale antallet slike ulykker er synkende. De mest utpregede ulykkespunktene og -strekningene er allerede utbedret.

Statens vegvesen har utviklet modeller som kan beregne risiko og skadepunkt langs en veilinje. Slike modeller brukes til å påvise strekninger med høy risiko eller skadepunkt i et veinett, slik at utbedringer kan gjøres med høyest mulig netto nytte. Oppdaterte felles modeller mellom ulike veieiere er viktig for å redusere skader og ulykker på en mest mulig kostnads-effektiv måte.

På det høytrafikkerte veinettet vil Statens vegvesen prioritere å bygge møtefri vei. 11 prosent av riksveinettet var pr. januar 2020 smalere enn seks meter og uten gul midtlinje. Regjeringen vil prioritere breddeutvidelse av slike veier. Dersom veiene utvides slik at det kan etableres forsterket midtoppmerking, vil det gi betydelig trafikksikkerhetsgevinst til en lavere kostnad enn bygging av midtrekkverk. Det vil også prioriteres tiltak for redusert skadeomfang i forbindelse med utforkjøringsulykker, samt tiltak for å forhindre kryssulykker, påkjørsel av fotgjengere og syklistene og ulykker med påkjørsel bakfra.

Regjeringen legger gjennom investeringene prioritert for oppstart i første seksårsperiode til rette for at 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere vil foregå på møtefrie veier innen 2028. Pr. 1. januar 2020 var denne andelen 51,5 prosent. Videre er det en langsiktig ambisjon at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere, på sikt skal ha minstestandard for utforkjøringsulykker. Dette innebærer at veien skal oppfylle gjeldende krav til



utforming og omfang av siderekkeverk, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av farlige kurver samt utbedring av terrenget langs veien der det ikke er siderekkeverk.

En jevn og god veistandard er av betydning for trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper. For trafikksikkerheten er det sentralt at trafikantene ikke opplever ulikheter i veistandard (standard-sprang) eller i reguleringen av trafikantenes atferd mellom de ulike veinettene, uavhengig av veieier og veiholder. Behovene til sårbare trafikanter som fotgjengere, syklist og motorsyklist bør tillegges særlig vekt ved utforming, bygging, drift og vedlikehold av veianlegg.

Innenfor drift er det spesielt vinterdriften, med brøyting og stroing med salt og sand, som er de viktigste oppgavene. Driftsoppgaver som gir forutsigbarhet for fotgjengere og syklist er også viktige. Høyest prioritet innenfor vedlikeholdet gis til å rette opp skader som kan føre til at veien blir akutt trafikksikkerhetsfarlig eller at framkommeligheten reduseres vesentlig. En forutsetning for trafikksikkerhetsarbeidet er et nært samarbeid med entreprenørbransjen, og at gjeldende kompetansekrav og opplæringsprogram blir fulgt.

Vegtilsynet fører tilsyn med at sikkerhetskrav knyttet til riksveinfrastrukturen er ivaretatt av Statens vegvesen og Nye Veier AS.

#### 7.1.3.2 Tiltak for trafikksikkerhet for fotgjengere og syklist i byområder

I perioden 2011–2017 var utviklingen i antall drepte og hardt skadde i de ni største byområdene<sup>4</sup> betydelig dårligere enn i øvrige deler av landet. Selv om det i 2018 og 2019 var en bedring i storbyområdene, er det foreløpig for tidlig å slå fast at trenden har snudd. Sikker tilrettelegging for fotgjengere og syklist er en av de viktigste utfordringene i trafikksikkerhetsarbeidet i planperioden. Regjeringens satsing på et universelt utformet transportsystem vil også kunne medvirke til sikker framkommelighet. Barnas sikkerhet som fotgjengere og syklist er nærmere omtalt i kapittel 9 om Barnas transportplan.

Andelen av befolkningen som er bosatt i de største byområdene ventes å øke. Gitt målet om at veksten i persontransport i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet), vil flere gå og sykle i disse byom-

rådene, jf. kapittel 8.2. Det er en ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklist. Ifølge beregninger fra Statens vegvesen må da fotgjengere og syklisters risiko for å bli drept eller hardt skadd pr. km reduseres med om lag 30 prosent. Satsingen i byområdene må reflektere dette.

Det må gjennomføres et bredt spekter av tiltak, knyttet til både planlegging, drift og vedlikehold, investeringer i infrastruktur for fotgjengere og syklist, og trafikantatferd, jf. boks 7.2. Hensynet til trafikksikkerhet må inngå som en integrert del i planleggingen for gode transportløsninger i storbyområdene og fylkeskommunene. Det krever et tett samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkeskommuner, kommuner, kollektivselskaper, godsaktører, og interesseorganisasjoner som Trygg Trafikk, Syklistenes Landsforening med flere.

Små elektriske kjøretøy, herunder elektriske sparkesykler, er et godt bidrag til mobilitet, særlig

#### Boks 7.2 Eksempler på innsatsområder i byområder

Eksempler på innsatsområder for å redusere ulykkesrisikoen i byområder:

- Bygging, oppgradering, drift og vedlikehold av anlegg for fotgjengere og syklist
- Sikre riktig hastighet på biltrafikken gjennom fartsgrenser i henhold til fartsgrensekriteriene, fartsreducerende tiltak eller på sikt intelligent trafikkstyring
- Redusere risikoen for fotgjengerulykker gjennom sikring av gangfelt og opprustning av vei- og gateløp
- Tiltak rettet mot trafikant, kjøretøy og vei for å hindre ulykker som følge av blindsoneproblematikk
- Ivareta fotgjengere og syklist i områder med veiarbeid
- Tiltak for barns sikkerhet som fotgjengere og syklist, se også kapittel 9
- Tiltak for å redusere risikoen for eldre fotgjengere
- Påvirke til økt bruk av sikkerhetsutstyr blant fotgjengere og syklist som refleks, sykkelhjelme, sykkellykt, piggsko og brodder
- Informasjonsvirksomhet om trafikkregler og godt samspill mellom trafikantgrupper

<sup>4</sup> Dette omfatter de ni byområdene der det enten er inngått, eller arbeides med sikte på å inngå, byvekstavtaler. Dette gjelder Nedre Glomma, Oslo-området, Buskerudbyen, Grenland, Kristiansandsregionen, Nord-Jæren, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Tromsø.



i de største byene. Det har imidlertid også skapt utfordringer med et betydelig antall ulykker og store framkommelighetsutfordringer, spesielt for fotgjengere. Det arbeides for å håndtere disse utfordringene, både med endringer i de generelle rammebetingelsene for bruk etter veitrafikklov-givningen, og for kommunenes mulighet til å styre bruken av kommunal grunn til kommersiell utleievirksomhet. Utviklingen må følges nøye for å håndtere sikkerhets- og framkommelighetsutfordringene, samtidig som det fortsatt legges til rette for bruk av slike kjøretøy.

### 7.1.3.3 Målrettet innsats mot høyrisikofaktorer og utsatte trafikantgrupper

Uønsket atferd er utløsende eller medvirkende faktor i de fleste alvorlige ulykker. Høy fart, ruspåvirket kjøring, uoppmerksomhet og manglende bruk av bilbelte er eksempler på atferd som gir sterkt forhøyet risiko for alvorlig skade eller død. Å motvirke slik atferd vil være et viktig innsatsområde i planperioden.

Arbeidet for å få trafikantene til å overholde fartsgrensene er av meget stor betydning for trafikksikkerheten. Registreringer fra Statens vegvesens målepunkter viser at andelen som overholder fartsgrensene er økende, fra 45,6 prosent overholdelse i 2006 til 62,1 prosent i 2019. Utviklingen er et resultat av et velfungerende arbeid over tid, som i tillegg til politiets fartskontroller også omfatter automatisk trafikkontroll (ATK), nasjonale farskampanjer og reviderte kriterier for fastsettelse av fartsgrenser. Det er av stor betydning at disse tiltakene videreføres og at innsatsen trappes opp. Politikontroller er et av de mest kostnadseffektive trafikksikkerhetstiltakene vi har. Beregninger fra Transportøkonomisk institutt (TØI) viser at en reduksjon i politiets kontrollaktivitet vil gi betydelig reduksjon av måloppnåelsen.<sup>5</sup> I dag står Utrykningspolitiet (UP) for om lag 90 prosent av politiets fartskontroller. Utrykningspolitiet er spydspissen i politiets operative tjeneste på vei og et avgjørende verktøy i den samlede nasjonale innsatsen på veiene. Oppnåelse av regjeringens ambisjon på trafikksikkerhetsområdet er helt avhengig av det faglige arbeidet og den operative innsatsen som leveres av UP.

Ruspåvirkning var en medvirkende faktor i 22 prosent av dødsulykkene i perioden 2010–2019. Andelen har vært relativt stabil de siste ti årene. Ruspåvirket kjøring omfatter kjøring under

påvirkning av alkohol, rusgivende legemidler og illegale rusmidler. Basert på tall fra den siste veikantundersøkelsen<sup>6</sup> kan vi anta at det hver dag kjøres mer enn 200 000 km med personbil der føreren er alkoholpåvirket. Et fortsatt høyt kontrollnivå er avgjørende i innsatsen mot ruspåvirket kjøring. Hvert år blir i overkant av 9 000 førere anmeldt med mistanke om ruspåvirket kjøring, hvorav mer enn halvparten har vært mistenkt for annen rus enn alkohol de senere årene. For å øke trafikksikkerheten og skape bedre samsvar med reglene for promillekjøring og annen rus, ble det i 2012 innført faste konsentrasjonsgrenser for andre rusgivende stoffer enn alkohol. Forskriften om faste grenser må oppdateres jevnlig. En referansegruppe med medisinskfaglig og farmakologisk kunnskap fikk i 2020 mandat til å blant annet utrede muligheten for om det kan fastsettes straffutmålingsgrenser for amfetamin og metamfetamin – to av de illegale stoffene som oftest påvises i prøver fra bilførere mistenkt for ruspåvirket kjøring. Samferdselsdepartementet samarbeider med Justis- og beredskapsdepartementet for å kontinuerlig utvikle regelverket mot ruspåvirket kjøring. I tillegg er det mange ulike aktører som arbeider for å redusere omfanget av ruspåvirket kjøring, og det er behov for å se de enkelte aktørenes tiltak i sammenheng. *Samhandlingsforumet for rusfri trafikk* hvor politiet, MA-Rusfri Trafikk, Trygg Trafikk, Oslo universitetssykehus, Kriminalomsorgen, Trafikkforum, Helse direktoratet og Statens vegvesen deltar, er et viktig forum for diskusjon av mulige nye tiltak.

Regjeringen legger opp til en gradvis innfasing av alkolås. Fra 1. januar 2019 er det krav om alkolås i alle norskregistrerte busser og minibusser som driver persontransport mot vederlag på vei. Kjøretøy som allerede er registrert må montere alkolås innen utgangen av 2023. Basert på erfaringer fra kravet for disse kjøretøyene og utvikling av felleseuropeiske standarder for montering i personbil, vil det bli vurdert om påbudet bør utvides til drosjer.

Uoppmerksomhet utgjør en stor risiko i trafikken. Sentrale tiltak mot dette omfatter nasjonale kampanjer, politikontroller, økt utbredelse av enkelte typer førerstøttesystemer, tydelig veiuiforming, skilting og oppmerking, og helsekravene til førerrett. Fra 1. januar 2021 er reaksjonen for brudd på forbudet mot bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring betraktelig skjerpet gjennom økt prikkbelastning og bøtesats.

<sup>5</sup> TØI Arbeidsdokument 51497, *Potensielle effekter av redusert omfang av politikontroll*.

<sup>6</sup> *Veikantundersøkelsen 2016/2017*, Seksjon for rusmiddel-forskning ved Oslo universitetssykehus.

### Boks 7.3 Eksempler på trafikksikkerhetstiltak rettet mot ungdom

Ung i trafikken – Ingen venner å miste (tidligere MA-Ungdom) er en trafikksikkerhetsorganisasjon for ungdom og har drevet godt arbeid i lang tid. Deres største prosjekt, DeathTrip, er et landsomfattende prosjekt hvor elever fra videregående skoler engasjeres til å lage holdningskampanjer mot ruskjøring. DeathTrip skal peke på hvordan fyllekjøring kan motvirkes og forhindres. Den beste kampanjen vinner 30 000 kroner, og hvert år blir de beste kampanjene brukt blant annet som materiell for undervisningsopplegg til trafikalt grunnkurs, undervisning og kurs på fritidsklubber, og i ulike kanaler som nett, sosiale medier, TV, kino, reklame på bussholdeplasser og lignende. Prosjektet er støttet av Helsedirektoratet, og Samferdselsdepartementet har tidligere bidratt til finansiering av DeathTrip gjennom tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak.

Drive for Life (DFL – tidligere Kjør for livet) er et aktivitetstilbud til barn og unge. DFL ble etablert ved tilskudd fra blant annet Samferdselsdepartementet i 2016, og har senere blitt støttet gjennom tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak. Målgruppen for DFLs arbeid er ungdom mellom 15 og 24 år, som er særlig

risikoutsatt i trafikken. DFL ble etablert for å fylle et tomrom i tilbud for ungdom som har spenningsdriv og ikke har nytte av tilbudene som finnes i kommunen de bor i. Deltakerne rekrutteres til tiltaket gjennom barneverntjenesten, skolene, PP-tjenesten, forebyggende gruppe i politiet, ulike lensmannskontor samt andre aktører innenfor barne- og ungdomsarbeid. Et viktig mål for DFL er å skape varig atferdsendring og hensynfulle trafikanter gjennom positive opplevelser, mestingsfølelse og økt sosial kompetanse. Gjennom målrettet innsats med god dokumentert effekt har DFL sitt arbeid positiv innvirkning på risikoatferd i trafikken, som er et viktig satsingsområde i det norske trafikksikkerhetsarbeidet.



Figur 7.6 Ung i trafikken



Figur 7.7 Samferdselsminister Knut Arild Hareide på besøk hos Drive for Life, juni 2020

Foto: Samferdselsdepartementet

I lys av utviklingen for motorsyssel- og mopedulykker kreves en revitalisering av arbeidet for økt motorsykkelsikkerhet. Samferdselsdepartementet vil ta initiativ til et slikt arbeid med involvering av sentrale og kompetente fagmiljøer. Motorsykkelførere og -passasjerer utgjorde om lag 20 prosent av alle drepte og hardt skadde i 2019, og den negative utviklingen fortsatte i 2020. Sammenliknet med bilførere er risikoen for å bli drept eller hardt skadd pr. kjørte kilometer 18 ganger høyere for tung MC, ni ganger høyere for moped og rundt 50 ganger høyere for lett MC. Utforkjøringsulykker har over tid vært den største utfordringen, og disse har økt de siste årene. Ulykkesanalysene viser at førerfeil utløst av manglende erfaring og kompetanse er hovedårsak til de alvorlige ulykkene. *Nasjonal strategi- og handlingsplan for motorsyssel og moped 2018–2021* skal videreføres og fornyes i planperioden. Økt MC-sikkerhet er et felles ansvar mellom veimyndighetene, trafikantene og kjøretøyprodusentene.

Enkelte ungdommer velger bevisst å ta høy risiko i trafikken. Denne risikoutsatte gruppen nås ofte ikke gjennom generelle trafikksikkerhetstiltak. Mange aktører, både offentlige og private, arbeider for å redusere ulykkene blant unge bilførere, og flere steder har initiativtakere etablert gode tilbud der formålet er å påvirke og endre ungdoms atferd og holdninger i trafikken. Det er behov for at aktørene samarbeider om å fortsatt utvikle målrettede tiltak rettet mot denne gruppen.

#### 7.1.3.4 Reduksjon av ulykker med tunge kjøretøy

Ulykker som involverer tunge kjøretøy<sup>7</sup> er ofte svært alvorlige. Tungebiler utgjør under 10 prosent av samlet antall kjøretøy innblandet i veitrafikkulykker, men er involvert i om lag 30 prosent av dødsulykkene på norske veier. Møteulykker er den klart største utfordringen, og utgjør over 50 prosent av de drepte og hardt skadde. Ulykkesanalyser viser at tungbilen er utløsende enhet i om lag hver fjerde dødsulykke den er involvert i.

På grunn av de store konsekvensene av ulykker med tunge kjøretøy, gjøres det et betydelig arbeid for å redusere ulykkene gjennom et bredt spekter av tiltak og aktører. Dette arbeidet skal fortsette i planperioden. Drift, herunder særlig vinterdriften, er svært viktig for sikker og forutsigbar framkommelighet for tungtransporten. Trafikksikkerhetsutfordringene vinterstid er sam-

mensatte og krever tiltak av ulik art. Viktige tiltak er strengere krav til dekk og utstyr som gjelder fra 15. november 2020, og styrkede EU-krav til yrkessjåførkompetanse for kjøring under ekstreme vær- og føreforhold.<sup>8</sup> Norge har vært en pådriver for å innlemme dette i direktivet.

Effektiv kontrollaktivitet fra Statens vegvesen og politiet langs vei er avgjørende for regeletterlevelsen. Kontrollene målrettes mot kjøretøyene og virksomhetene med høyest risikoprofil, og kontrollelementene som gir best trafikksikkerhetseffekt prioriteres. Dette gjelder blant annet teknisk tilstand, vinterutrustning, sikring av last, og kjøre- og hviletid. I tillegg vil det bli satset på kontroll av kabotasje og forebyggende tiltak. Regjeringen har styrket mulighetene for Statens vegvesen til å fysisk holde tilbake kjøretøy som ikke tilfredsstiller norske krav gjennom for eksempel bruk av hjullås. Videre utredes tiltak for å hindre at førere unnlater å stoppe for trafikkontroll, og utvidet bruk av automatisk kjennermerkegjenkjenning for ytterligere å effektivisere kontrollvirksomheten. Økt bruk av overtredelsesgebyr som reaksjon for mindre alvorlige overtredelser, utredes også. Dette vil gi mer effektiv håndheving og sanksjonering. Ved samarbeid på tvers av kontrollatene, vil også annet regelverk enn veitrafikklovgivningen få økt preventiv virkning. Gjennom EØS-avtalen forventes det at kontrollatene blir pålagt ytterligere grensekryssende samarbeid om trafikkontroll i planperioden. Det er viktig at alle veieiere og -holdere gis det samme ansvaret for å sikre etablering, drift og vedlikehold av kontrollplasser langs sine veinett.

#### 7.1.3.5 Trafikksikkerhetsarbeid i private og offentlige virksomheter

En studie utført av TØI viser at 36 prosent av alle dødsulykker på vei involverte minst én person som kjørte under arbeidstiden.<sup>9</sup> Den betydelige andelen viser at det ligger et betraktelig potensial i å utvikle en god sikkerhetskultur i virksomheter hvor ansatte tilbringer en stor del av arbeidstiden på veien. Dette inkluderer flere yrkesområder og -grupper, som for eksempel sjåfører av tung-

<sup>7</sup> Tungebil defineres her som kjøretøykategoriene Trekkbil med semitrailer, Bil >7,5t. med påhengs-/slepevogn, Bil >3,5t / lastebil og Bil >3,5t. Dette inkluderer ikke Buss.

<sup>8</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2018/645 om endring av direktiv 2003/59/EF om grunnleggende kvalifikasjonskrav og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøy som benyttes til godstransport eller personbefordring på vei, og av direktiv 2006/126/EF om førerkort.

<sup>9</sup> TØI-rapport 1269/2013 *Trafikkulykker ved kjøring i arbeid – en kartlegging og analyse av medvirkende faktorer.*

transport, håndverkere og helsearbeidere i hjemmetjenester.

Statens havarikommisjon konkluderer i sin temarapport om alvorlige ulykker med vogntog<sup>10</sup> at det er et stort forbedringspotensial knyttet til ivaretagelse av trafikksikkerhet i hele transportkjeden, både ved transportbestilling og gjennom overordnede rammevilkår. Statens vegvesen har, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, etablert en arbeidsgruppe ledet av NHO Logistikk og Transport med mandat om å gå gjennom gjeldende rammeverk for bestilling og utførelse av transportoppdrag. Gruppen skal vurdere nye tiltak, og har frist våren 2021. Tiltak kan være knyttet til regelverk, tilsyn og sikkerhetskrav eller bransjetiltak. Arbeidsgruppen består av representanter fra flere ledd i transportkjeden, både fra transportbestillere (speditører, vareeiere og logistikkbudrifter), transportører og sjåfører, samt representanter fra myndighetene.

Også offentlig sektor har et ansvar for å forebygge arbeidsrelaterte trafikulykker gjennom sin rolle som arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester. Trygg Trafikk har utviklet godkjenningsordningene *Trafikksikker Kommune* og *Trafikksikker Fylkeskommune* for å veilede kommunene til systematisk ulykkesforebyggende arbeid. Ved utgangen av 2020 var 118 kommuner godkjent som *Trafikksikker Kommune*.

#### 7.1.3.6 Økt sikkerhet gjennom teknologiutvikling

I kapittel 5 beskrives måter transportsektoren kan utnytte og tilpasse seg teknologiutviklingen, som går i et stadig hurtigere tempo. Kontinuerlig utvikling og sammenkobling av stadig flere og bedre førerstøttesystemer bidrar allerede til økt trafikksikkerhet. Sammenkoblede og automatiserte kjøretøy vil ha en lavere ulykkesrisiko enn andre kjøretøy fordi det reduserer muligheten for førerfeil. Det vil imidlertid fortsatt oppstå ulykker, men ulykkesårsaker og førerfeil vil kunne være annerledes enn i dag. Det vil ta tid før fullt automatiserte kjøretøy utfører en betydelig del av transportarbeidet. Det er særlig utfordringer knyttet til overgangsfasen der føreren vil måtte overta fra automatisert kjøring.

Det er viktig å innrette arbeidet med tilrettelegging for, og innføring av, ny teknologi i tråd med nullvisjonens prinsipper. OECD framhever at sikkerhetsambisjonen for automatisert transport på vei bør være like høy som for fly og tog, og kommer med flere anbefalinger til myndigheter

og andre interessenter og beslutningstakere.<sup>11</sup> Statens vegvesen har et spesielt ansvar for å tilrettelegge for at ny teknologi øker trafikksikkerheten. Virksomheten gjennomfører ulike piloter med intelligente transportsystemer (ITS) for bedre framkommelighet, mobilitet og trafikksikkerhet, og er involvert i forskning og utvikling innen ITS. For best mulig regulering av automatisert transport har Statens vegvesen behov for mer kunnskap om førerens atferd, forutsetninger og behov i automatiserte kjøretøy sammenliknet med vanlige kjøretøy mv., blant annet for å vurdere behov for tilpasninger i føreropplæringen.

### 7.1.4 Organisatoriske grep for økt trafikksikkerhet på vei

#### 7.1.4.1 Underrapportering av trafikulykker

For å drive et kunnskapsbasert trafikksikkerhetsarbeid på høyt nivå videre, er god kunnskap om ulykkesstatistikken avgjørende. Ulykkesstatistikken danner også grunnlag for skadekostnadene som inngår i de samfunnsøkonomiske analysene i transportsektoren. Det er imidlertid påvist en betydelig underrapportering av skadde i den offisielle ulykkesstatistikken, som er basert på politirapporterte personskadeulykker.<sup>12</sup> Underrapporteringen synes å være spesielt stor når det gjelder syklistene, det vil si ulykker uten en motpart. Mange av de hardt skadde som ikke blir registrert og rapportert hos politiet, blir likevel behandlet og registrert i helsevesenet. Norsk pasientregister og Nasjonalt traumeregister er derfor sentrale verktøy for å få mer fullstendig oversikt.

Mens de offisielle ulykkestallene – som regjeringens ambisjon for ulykkesreduksjon bygger på – viser i størrelsesorden 560 hardt skadde, er det reelle antallet hardt skadde som følge av veitrafikkulykker trolig mellom 1 500 og 2 000 pr. år. Nivået på underrapporteringen antas imidlertid å ha vært stabil over tid. Veimyndighetene vil gjennom flere delprosjekter arbeide for at det i neste Nasjonal transportplan kan settes en ambisjon for reduksjon i antall drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget. Det skal blant annet arbeides med sikte på å etablere et fyrtårnsystem for helsevesenbasert skaderegistrering. Arbeidet forutsetter et nært samarbeid med helsesektoren og politiet knyttet til blant annet innrapportering og

<sup>11</sup> OECD-rapport *Safer roads with automated vehicles?* (2018)

<sup>12</sup> Johan Lund på oppdrag fra Trygg Trafikk: *Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikulykker* (mai 2019).

<sup>10</sup> Rapport 2020/02, Statens havarikommisjon.

registrering, sammenlikning av skadetilfeller, fastsettelse av skadegrad og tilgang til data.

#### 7.1.4.2 Utvikling av samarbeidsmodellen

Tydelig lederskap er en nøkkelfaktor for helhetlig og samordnet trafiksikkerhetsarbeid. Samferdselsdepartementet har gjennom forvaltningen av sentrale regelverk og infrastruktur et hovedansvar for trafiksikkerhet på vei. Blant de øvrige aktørene er det spesielt Statens vegvesen som sektoransvarlig, fylkeskommunene og Trygg Trafikk som har ansvar for å initiere samordning og samarbeid, og for å sørge for at de ulike delene av samarbeidsmodellen fungerer.

Som følge av regionreformen har fylkeskommunene fått overført administrasjon og faglig ansvar for fylkesveiene. Tidligere ble dette forvaltet av Statens vegvesen gjennom *sams veiadministrasjon*. Det innebærer at det blir enda viktigere å koordinere den samlede nasjonale innsatsen. *Fylkeskommunalt trafiksikkerhetsforum*, etablert høsten 2018, bør videreutvikles for å møte dette behovet. Fylkeskommunene er nå også representert i *Kontaktutvalget for trafiksikkerhet* som

ledes av Samferdselsdepartementet, hvor alle de sentrale aktørene i det nasjonale trafiksikkerhetsarbeidet deltar.

Innenfor enkelte fagområder er trafiksikkerhetsarbeidet preget av at det er mange ulike aktører. Etablering av faste fagfora kan være et grep for å legge til rette for bedre koordinert innsats. Gjennom *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2018–2021* er dette blant annet lagt opp til for rusfri trafikk, og økt trafiksikkerhet for personer med innvandringsbakgrunn.

#### 7.1.4.3 Kunnskapsutvikling

Kunnskapsbasert trafiksikkerhetsarbeid er basert på ulykkesregistrering, hvor mye et tiltak brukes (eksponering), risikoberegning, tiltaks-effekt og kostnader. Med et slikt faglig fundament er det mulig å gjennomføre et effektivt trafiksikkerhetsarbeid hvor nytten av tiltakene optimaliseres, og vi får mest mulig trafiksikkerhet for hver krone. Effekten av dagens tiltak vil endres over tid, og kunnskapsnivået må holde tritt med utviklingen. Dette underbygger betydningen av kunnskap og kompetanse, samt viktigheten av god

### Boks 7.4 Områder med behov for kunnskapsoppbygging og -utvikling

Særskilte områder for Statens vegvesens arbeid med kunnskapsoppbygging og -utvikling:

- Videreutvikle, fornye og systematisere kunnskap om trafiksikkerhetseffekten av ulike drift- og vedlikeholdstiltak for å sikre optimal bruk av midler. Viktigheten av jevn og god standard har betydning for trafiksikkerheten for alle trafikantgrupper. Det er viktig å få mest mulig ut av hver krone brukt til drift og vedlikehold, samtidig som vi sikrer at vi får en fordeling av midler som ivaretar alle transportbrukere. Kunnskap om dette er særlig viktig i byområder, jf. ambisjon om at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklist.
- Kunnskap om trafiksikkerhet i ulike transportformer, slik de opptrer i byer med endret transportmiddelvalg. Gjennom kunnskap om hvordan risikoen kan påvirkes og reduseres, kan vi nærme oss nullvisjonen samtidig med at nullvekstmålet opprettholdes.
- Geometrisk utforming av nye veier blant annet som følge av kjøretøyteknisk utvikling.

Oppdatert kunnskap om sammenhengen mellom risiko, ulykker og veigeometriske størrelser som tverrsnitt, horisontal- og vertikalkurvatur, vil være avgjørende for at vi skal få veilinjer med lavest mulig kostnad som samtidig har en høy trafiksikkerhetsmessig standard. En spesiell utfordring vil være å vurdere endring i standardkravene ved veiutforming som følge av den kjøretøytekniske utviklingen som vil gi flere førerstøttesystemer og færre førerfeil.

- Kunnskap om hva som påvirker trafikantatferd og trafiksikkerhetsvirkninger av ulike trafikanttiltak. Dette gjelder blant annet ulike opplæringstiltak, kampanjer og målrettede tiltak for å endre atferd hos trafikanter med høy risiko i trafikken.
- Kunnskap om trafiksikkerhetseffekten av nye førerstøttesystemer og utbredelsen av førerstøttesystemer i bilparken for å følge utviklingen og blant annet understøtte teknologiutvikling som bidrar til økt sikkerhet, jf. også omtalen i kapittel 7.1.3.6.



samhandling mellom de som produserer kunnskap og de som eventuelt implementerer den.

## 7.2 Økt sikkerhet for jernbanetransport

Som resultat av sektorens systematiske arbeid med sikkerhet, er ulykkesrisikoen knyttet til jernbanetransport redusert betydelig. Norsk jernbane er nå blant de sikreste i Europa. Økt transport på bane bidrar til sikrere transport, samtidig som økt trafikk, endret bebyggelse og aktivitet nær jernbanen gjør det nødvendig å fortsette innsatsen for å opprettholde og forbedre sikkerhetsnivået. Dagens risiko på bane domineres av farer relatert til omgivelsene, slik som naturhendelser og tredjeparts atferd ved planoverganger eller andre steder i og ved spor. Å motvirke denne risikoen krever andre tiltak enn de rent jernbanetekniske. Statens jernbanetilsyn er tilsynsmyndighet for blant annet tog i Norge.

Det forventes i løpet av planperioden en videre økning i skred-, ras- og flomhendelser som resultat av større nedbørsmengder. Skred og ras bidrar til risiko for storulykker, ved for eksempel å påvirke underbygningen eller tog som kjører inn i området. Ny teknologi og målestasjoner for varsling og overvåking av skred er under utprøving, og vil kunne være kostnadseffektive tiltak for å forhindre ulykker.

Det er fortsatt risiko for sammenstøt mellom tog og veitransport ved planoverganger. Denne typen ulykker er forbundet med høy dødelighet for veibrukeren, men utgjør også risiko for togpersonell og passasjerer. Særlig ulykker som involverer andre tyngre kjøretøy kan føre til avsporing, brann, eller at usikrede objekter slynges rundt i togkupeen. Sikring og sanering av planoverganger vil redusere risikoen for ulykker.

Dødsfall og alvorlige skader på jernbanen kommer normalt som resultat av at uvedkommende befinner seg i sporet. Det er en økning i slike hendelser. Oppsetting av gjerder langs jernbanen, overvåking av spesielle punkter og flytting av sikthindre ser ut til å være effektive for å snu den uheldige utviklingen, og disse tiltakene ses i sammenheng.

## 7.3 Økt sikkerhet for sjøtransport og fritidsbåter

Sjøsikkerheten i norske farvann er gjennomgående høy til tross for krevende geografi og værfor-

hold. Ansvaret for sjøsikkerhet er delt mellom flere departementer og etater. Samferdselsdepartementet, med Kystverket som utøvende etat, har det overordnede ansvaret for å legge til rette for sikker sjøtransport og god framkommelighet i norske farvann. Nærings- og fiskeridepartementet, med Sjøfartsdirektoratet som utøvende direktorat, har ansvaret for sikkerhet til sjøs knyttet til skip og mannskap.

### 7.3.1 Sikkerhet for næringsfartøy

Det har ifølge Sjøfartsdirektoratets registreringer vært en nedgang i antall navigasjonsulykker med næringsfartøy den siste tiårsperioden, fra rundt 165 pr. år i 2010–2013, til 121 i 2019 og 140 i 2020, jf. figur 7.8. En navigasjonsulykke er enten en grunnstøting, kollisjon mellom skip eller kontaktskade med kai, bru eller andre installasjoner. Foreløpige tall for 2020 er 84 grunnstøtinger, åtte kollisjoner og 48 kontaktskader.

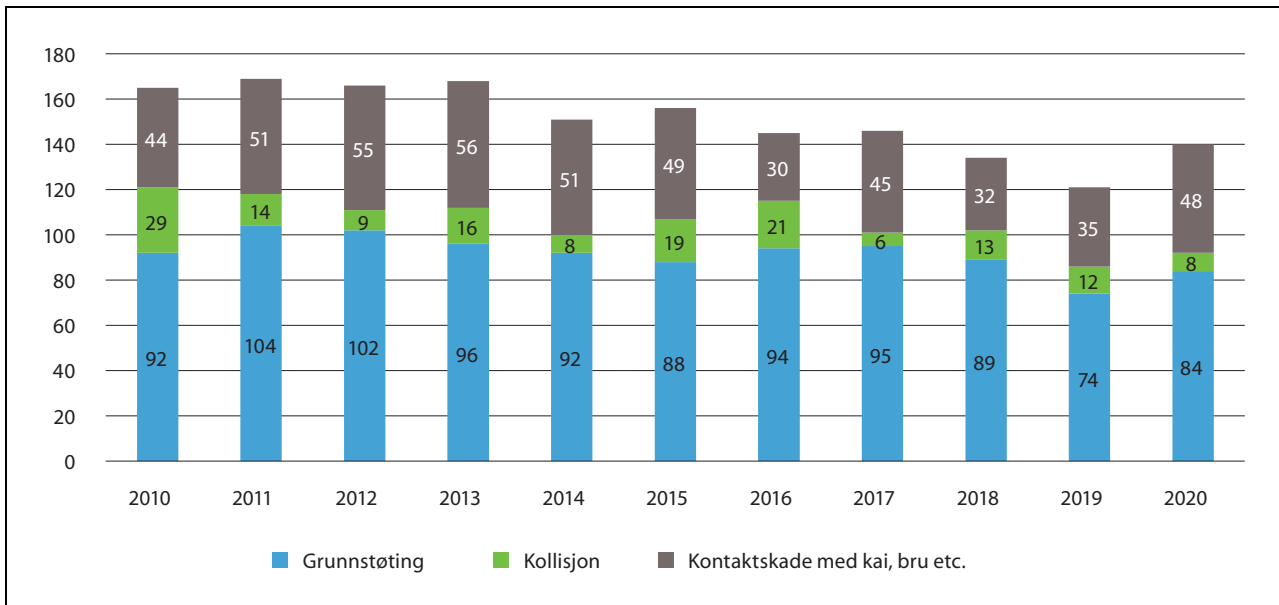
Gjennomsnittlig antall ulykker med næringsfartøy i perioden 2011–2020 var på 397 pr. år<sup>13</sup>. Om lag 40 prosent var navigasjonsulykker, 40 prosent var arbeids- eller personulykker om bord i fartøyet, mens 20 prosent gjaldt brann, lekkasjer, miljøskader, maskinhavari, kantring og andre ulykker. Tallene for drepte og skadde har variert noe i tiårsperioden, med et årlig gjennomsnitt på 184 skadde og syv omkomne, jf. figur 7.9. For navigasjonsulykkene er tallene betydelig lavere, med årlig gjennomsnitt på ti skadde og mindre enn én omkommet.

Ulykkesfrekvensen påvirkes av en rekke faktorer, blant annet trafikkmengde, trafikkbilde, fartøyenes tekniske stand og utrustning, mannskapets kompetanse og ulike forebyggende tiltak.

Forebyggende sjøsikkerhetstiltak skal redusere sannsynligheten for ulykker til sjøs og beskytte samfunnet mot hendelser som kan føre til tap av liv, personskade, miljøskader og økonomiske konsekvenser. Tiltakene omfatter både infrastruktur og tjenester, blant annet navigasjonsinnretninger, farvannsutbedringer, lostjenesten, sjøtrafikksentralene, meldingstjenester og maritime overvåkningssystemer. Tiltak knyttet til skip og mannskap er i stor grad forankret i internasjonale konvensjoner og annet regelverk fastsatt av FNs sjøfartsorganisasjon (IMO).

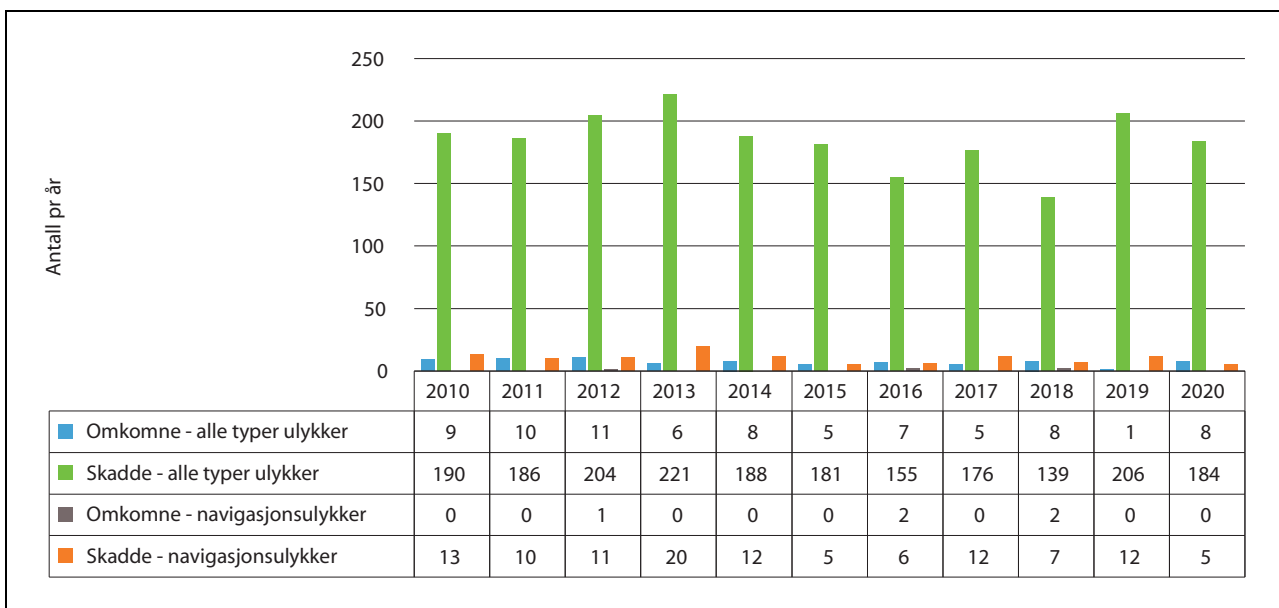
Skipstrafikken i norske kyst- og havområder er omfattende og variert. Skipstrafikken har økt moderat siden framleggelsen av Nasjonal transportplan 2018–2029. I samme periode har sjøsikkerheten

<sup>13</sup> Tallene for 2020 er foreløpige.

Figur 7.8 Antall navigasjonsulykker med næringsfartøy, 2010–2020<sup>1</sup><sup>1</sup> Tallene for 2020 er foreløpige.

Synstolkning: Figuren viser fordelingen av navigasjonsulykkene mellom grunnstøting, kollisjon og kontaktskader med kai, bru etc. Trenden er svakt nedadgående.

Kilde: Sjøfartsdirektoratet/Kystverket

Figur 7.9 Antall omkomne og skadde i ulykker med næringsfartøy, 2010–2020<sup>1</sup><sup>1</sup> Tallene for 2020 er foreløpige.

Synstolkning: Figuren viser tallet på skadde og omkomne i ulykker med næringsfartøy i perioden 2010 til 2020. Det er ingen økende trend med antall ulykker, skader eller dødsfall.

Kilde: Sjøfartsdirektoratet/Kystverket

blitt styrket gjennom forbedring av den maritime trafikkovervåkingen, særlig i farvannet rundt Svalbard, modernisering av navigasjonsinfrastrukturen, implementering og videreutvikling av digitale tjenester samt farvannsutbedringer i enkelte områder.

Fram mot 2050 ventes en økning i skipstrafikken, økt næringsaktivitet i norske kyst- og havområder og økende bruk av lav- og nullutslippsløsninger og automatisering. Godstransportarbeidet forventes å øke med om lag 0,8 prosent pr. år

gjennom hele perioden fram til 2050, med størst forventet prosentvis årlig vekst i årene fram mot 2030.<sup>14</sup>

Regjeringen vil videreutvikle og tilpasse sjøsikkerhetstiltakene til denne utviklingen, slik at det høye sjøsikkerhetsnivået i norske farvann kan opprettholdes og heves. Aktuelle tiltak er farvannsutbedringer, reduksjon i vedlikeholdsetterselepet for navigasjonsinnretningene langs kysten, fornying og modernisering av navigasjonsinnretninger, videre utvidelse av sjøtrafikksentralenes tjenesteområde, styrking av den maritime trafikkovervåkningen og utvikling og implementering av digitale tjenester (e-navigasjon). Se nærmere omtaler i kapittel 8.3, 10.9 og 11.

### 7.3.2 Sikkerhet for fritidsfartøy

Norge er blant de landene i verden som har flest fritidsbåter og båtbrukere i forhold til folketallet. Ifølge Båtlivsundersøkelsen gjennomført av Kongelig Norsk Båtforbund i 2018, er det rundt 900 000 fritidsbåter i Norge.

Statens havarikommisjon gjennomførte i 2018 en omfattende kartlegging av ulykker med fritidsbåter i Norge. Undersøkelsen viser at navigasjonsulykker (grunnstøtinger og kollisjoner) utgjorde omtrent 15 prosent av dødsulykkene med fritidsfartøy i perioden 2008–2017. Disse ulykkene kjennetegnes ofte av tre faktorer: høy fart, ruspåvirkning og tussmørke. Kantring, forlis og fall over bord utgjorde nærmere 70 prosent av ulykkene.

I 2020 omkom 20 personer i ulykker med fritidsfartøy. Dette er en tydelig reduksjon fra gjennomsnittet for 2012–2019, som er på 28 omkomne. Sjøfartsdirektoratets registreringer viser at antallet registrerte ulykker med fritidsfartøy har ligget i overkant av 30 pr. år fra 2012 til 2019, men ble doblet til 64 i 2020. Antallet registrerte skadde var i gjennomsnitt fire pr. år i 2012–2019, men økte til 53 i 2020. Den markante økningen i antallet registrerte ulykker og skadde i 2020 kan mest sannsynlig forklares med økt registrering og fokus på å innhente opplysninger om alle ulykker, ikke bare dødsulykkene.

Flere departementer med underliggende etater har et ansvar for sikkerheten ved bruk av fritidsbåter. Nærings- og fiskeridepartementet har med Sjøfartsdirektoratet ansvaret for krav til båten, fører og sikkerhetsutstyr. Samferdselsdepartementet har med Kystverket det overordnede ansvaret for farvannene, herunder farvanns-

utbedringer, ferdsels- og fartsreguleringer til sjøs, navigasjonsinnretninger og farvannsskilt. Justis- og beredskapsdepartementet har med Politiets sjøtjeneste blant annet ansvaret for kontroll til sjøs. I tillegg arbeider et stort antall organisasjoner målrettet for å redusere ulykkestallet ved bruk av fritidsbåt.

Det er etablert et sakkyndig råd for fritidsfartøy under ledelse av Sjøfartsdirektoratet og Kystverket der organisasjoner og offentlige etater deltar. Det er et felles mål at antall omkomne og antallet ulykker ved bruk av fritidsbåt skal reduseres. Meld. St. 30 (2018–2019) *Samhandling for bedre sjøtryggleik* gir en bred presentasjon av regjeringens arbeid med å styrke sikkerheten for fritidsfartøy.

### 7.4 Økt sikkerhet for luftfart

Flysikkerhet handler om å forebygge og håndtere både utilsiktede og tilsiktede situasjoner som kan true sikker flyging. Sikkerheten ivaretas gjennom sikkerhetssystemer, reguleringer, kompetanse og holdningsskapende arbeid.

Det har ikke vært noen rutenflyulykker med dødelig utgang i norsk luftfart siden 2006, men det har inntruffet ulykker av mindre alvorlig art. Ulykkesfrekvensen i norsk rutenflyging lå i femårsperioden 2014–2018 på 0,13 ulykker pr. 100 000 flygninger, og ingen personer omkom i disse ulykkene. Dette er godt under flysikkerhetsmålet på 0,2 og under halvparten av tilsvarende ulykkesfrekvens for alle de europeiske landene sett under ett.

Innen offshore helikopter anses sikkerhetsnivået å være svært høyt. Det er fastsatt nasjonale sikkerhetskrav som ikke er regulert i det felles europeiske regelverket. I sektoren har det vært mange år uten ulykker, men høy risiko må kontinuerlig håndteres. *Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk sokkel* baserer sitt arbeid på egne sikkerhetsstudier og involverer både myndigheter og aktører. I 2016 opplevde sektoren to ulykker, og i den ene av dem omkom 13 personer. Målet for sektoren er at det ikke skal inntraffe noen ulykker i perioden 2017–2021, noe som hittil er oppnådd.

Innlands helikopter hadde drøyt syv ganger så høy ulykkesfrekvens som rutenflyging i perioden 2014–2018. Dette er likevel en forbedring fra tidligere. Også for denne sektoren er det et eget forum der myndigheter og aktører samarbeider for å håndtere utfordringer. Målet for innlands helikopter er at det skal være under én ulykke pr. 100 000 flygninger i perioden 2017–2021.

<sup>14</sup> TØI-rapport 1718/2019 *Framtidens transportbehov. Framskrivinger for person- og godstransport 2018–2050*.



I NOU 2019: 22 *Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring* vurderes det blant annet om nye forretningsmodeller kan påvirke flysikkerheten, for eksempel ved å skape mindre rapporteringsvilje, for høyt arbeidspress, uklare ansvarsforhold eller vanskeligere tilsynsarbeid. Utvalget understreker at sikkerheten i både internasjonal og norsk luftfart er god, og at man foreløpig ikke har sett tegn til at kostnadspress og nye organisasjonsmodeller har redusert sikkerheten. Utvalget understreker behovet for å overvåke utviklingen, sørge for at tilsynsmyndigheter og andre som jobber med sikkerhet har tilstrekkelig kunnskap og kapasitet, og å framskaffe mer kunnskap om sammenhengen mellom organisasjonsmodeller og flysikkerhet.

Regjeringen vil arbeide for å opprettholde og videreutvikle det høye sikkerhetsnivået i luft-

farten i en stadig mer global, konkurranseutsatt og dynamisk luftfart. I tillegg til faktorene nevnt i avsnittet ovenfor, er blant annet psykisk helse og utmattethet (fatigue) for flygere viktige områder framover. Droneaktiviteten er i sterk vekst og er en mulig trussel mot bemannet luftfart. Et systematisk sikkerhetsarbeid på droneområdet er derfor svært viktig.

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk luftfart og har, i samarbeid med Samferdselsdepartementet og Statens havarikommisjon, etablert et flysikkerhetsprogram som skal opprettholde og forbedre sikkerhetsnivået. Flysikkerhetsprogrammet beskriver ansvarsforholdene for flysikkerheten, samvirker i flysikkerhetsarbeidet og fastsetter nasjonale sikkerhetsmål. Luftfartstilsynet vil i 2021 legge fram flysikkerhetsmål for perioden 2022–2026.



Figur 8.1 Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Synstolking: Illustrasjon som viser en sammenstilling av illustrasjonene: godstransport med skip, tømmertransport med tog, veisystem over jernbanestasjon, reisende på jernbaneplattform, saksbehandler ved skjerm, person som sitter på benk og person med barnevogn på kollektivholdeplass.

## 8 Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Regjeringen ønsker å gi alle en enklere reisehverdag og vil bedre mobiliteten for hele befolkningen. Folks transportbehov varierer etter bosted, forutsetninger og ønsker. Ulike virkemidler må derfor tas i bruk for å løse ulike problemer. Lange reisetider og forsinkelser er de utfordringene som mange opplever som størst i sin reisehverdag, og løsninger på dette er derfor prioritert av regjeringen.

Som det framgår av kapittel 2, har koronapandemien ført til endringer i folks arbeids- og skolehverdag, reiseatferd og handel. Det er vanskelig å si sikkert hvilke endringer som vil være varige. God framkommelighet vil likevel fortsatt være viktig. I distriktene er det særlig viktig med god framkommelighet på vei, og i flere deler av landet er et godt flytilbud avgjørende. I byene er arealutnyttelsen høyere, og et godt kollektivtransporttilbud og tilrettelegging for syklister og fotgjengere er viktig. Ny teknologi og nye forretningsmodeller kan framover gi bedre mobilitet og økt kapasitetsutnyttelse.

Styrking av godstransporten bidrar til økt konkurransevne for næringslivet og reduserte trans-

portkostnader for samfunnet. Bedriftene er også avhengige av god mobilitet for sine ansatte. Et mer effektivt transportsystem med kortere reisetider gir et større pendlingsomland. Dette kan blant annet bidra til at regionene tåler økonomiske konjunktursvingninger bedre i framtiden.

Transportsystemet gir oss tilgang til aktiviteter i hverdagen. Det er derfor viktig at systemet gjøres tilgjengelig for mennesker i alle aldre og med ulike forutsetninger. Universell utforming er et sentralt prinsipp for god mobilitet og tilgjengelighet, slik at flest mulig kan leve aktive og sosiale liv.

En velfungerende transportsektor er også sentral for samfunnssikkerheten i Norge. Endringene vi står foran både i samfunnet og i transportsektoren, gjør at hensynet til samfunnssikkerhet blir stadig viktigere framover.

Viktige indikatorer for om man lykkes med målet om enklere reisehverdag og økt konkurransevne er reisetidsreduksjon, oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet for person- og godstog. Disse omtales nærmere i kapittel 10.



Figur 8.2 Gode bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele landet

Synstolking: Illustrasjon viser bil og motorsyklist på svingete vei, og personer på jernbaneplassform

## 8.1 Gode bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele landet

Transportsystemet skal legge til rette for god mobilitet for innbyggere og næringsliv og gi muligheter for trivsel og verdiskaping. Et pålitelig transporttilbud er nødvendig for å ta i bruk de menneskelige og naturbaserte ressursene i hele landet.

*Regjeringen vil:*

- bidra til utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele landet gjennom helhetlig utvikling av korridorer med kortere reisetider og høy pålitelighet
- styrke tilskuddet til fylkeskommunene for å ruste opp fylkesveinettet
- legge fram en egen strategi for å styrke små byer og større tettsteder som kraftsenter i regionen, slik at de bidrar til vekstkraft, likeverdige levekår og bærekraftig utvikling i hele landet
- bidra til sammenhengende, universelt utformede reisekjeder.

Utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner legger til rette for økt tilgang på arbeidskraft og kompetanse, og bidrar slik til verdiskaping. Kobling av arbeidsmarkeder kan også bidra til å redusere sårbarheten i mindre arbeidsmarkeder. Ved å utvikle de nasjonale transportkorridorene vil regjeringen bidra til å redusere næringslivets transportkostnader, slik at hele landet tas i bruk, og by og land knyttes sammen. Regjeringens satsing på fylkesveier vil også støtte opp om forstørringen av bo- og arbeidsmarkedsregioner og viktige næringsveier. Dette vil bidra til å nå bærekraftsmålene 8 og 9 ved å bidra til økonomisk vekst og legge til rette for en robust infrastruktur. Tiltak som bidrar til levende lokalsamfunn og vekst i hele landet, bygger opp under regjeringens mål for regional- og distriktspolitikken, jf. Meld. St. 5 (2019–2020) *Levende lokalsamfunn for fremtiden*.

Bo- og arbeidsmarkedsregioner er regioner med felles markeder for arbeidskraft og arbeidsplasser, der innbyggerne ikke trenger å flytte eller bruke vesentlig tid på å reise<sup>1</sup>. Basert på kriterier som grad av pendling og reisetid, er det etablert 159 bo- og arbeidsmarkedsregioner i Norge. Figur 8.3 viser inndelingen i bo- og arbeidsmarkedsregioner, med kategorisering av regio-

nene etter største tettsted i den aktuelle regionen. Et godt og samordnet transportsystem kan redusere reisetiden, koble arbeidsmarkeder sammen og gi effektive og bærekraftige transportløsninger i og rundt byer og tettsteder. Regjeringen vil gjennom utviklingen av de nasjonale transportkorridorene og satsingen på fylkesvei bidra til utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele landet. Et velfungerende transportsystem og regjeringens satsing på fylkesveier skal bidra til at mindre byer og større tettsteder kan fungere som kraftsenter for befolkning og næringsliv i sine regioner.

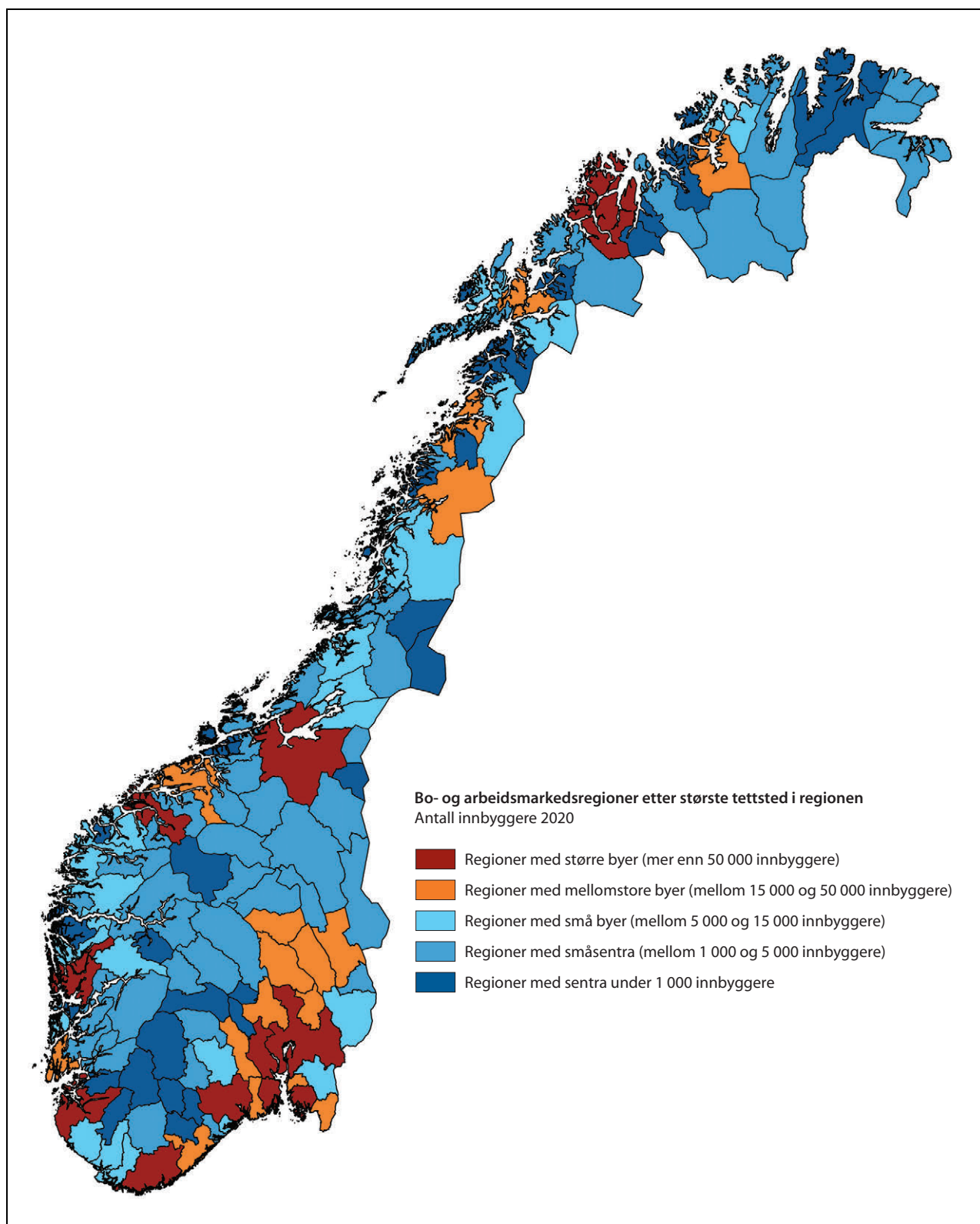
Fylkeskommunene har etter regionreformen fått et utvidet ansvar for regionalt transportnett og transporttjenester, og de er viktige for utvikling av mobiliteten i samarbeid med private og statlige aktører. Fylkesveinettet utgjør nærmere 45 000 km, om lag fire ganger lengden på riksveinettet. Antall kjørte kilometer er fordelt med om lag 53 prosent på riksvei og 47 prosent på fylkesvei. Fylkesveinettet er sentralt for å nå målene for transportsektoren, og det er viktig med god sammenheng mellom transportnettene uavhengig av hvem som eier infrastrukturen. Dette krever god samordning forvaltningsnivåene imellom.

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033 har fylkene beskrevet utfordringene de opplever som størst på fylkesveinettet. Fylkeskommunene ønsker særlig å prioritere midler til opprustning og fornying av fylkesveinettet, skredsikring og viktig næringsveier. Regjeringen legger derfor opp til å øke tilskuddet til fylkeskommunene. Fylkesveisatsingen vil støtte opp om forstørringen av bo- og arbeidsmarkedsregioner og viktige næringsveier, jf. kapittel 10.6.

Mange norske næringer og flere industribedrifter har sitt utgangspunkt i naturressurser som olje og gass, vannkraft, fisk og skog, med virksomhet over hele landet. I mange områder er også industrien sentral, særlig prosessindustri og mineralnæringene. Disse er viktige for norsk verdiskaping og eksport, samtidig som de skaper arbeidsplasser og næringsmiljøer i distriktene. Kvaliteten på transportsystemet har stor betydning for transportkostnader og næringenes konkurransevne.

De ulike utfordringene i transportsystemet i landet innebærer at utvikling av gode bo- og arbeidsmarkedsregioner må løses med en transportpolitikk som tar hensyn til geografi og bostedsmønstre og innsats på ulike områder. De ulike transportformene har ulike egenskaper, og vi må legge til rette for at disse utfyller hverandre slik at vi får et best mulig samlet tilbud.

<sup>1</sup> TØI-rapport 1713/2019. *Inndeling i BA-regioner 2020*



Figur 8.3 Bo- og arbeidsmarkedsregioner (BA-regioner) etter største tettsted i regionen<sup>1</sup>

<sup>1</sup> BA-regionene er basert på kommunestrukturen fra 2020, men kartet er basert på gjeldende kommunegrenser. Dette gir tydeligst utslag i at hele Snillfjord i kartet er lagt inn i nye Orkland kommune, mens hele Tysfjord er lagt inn i Hamarøy kommune. By- og senterstørrelsen er basert på SSBs tettstedsdefinisjon. I noen tilfeller er det som vanligvis oppfattes som by, splittet opp i flere tettsteder, og byen vil dermed få et lavere innbyggerantall i største tettsted. Tromsø inkluderer i dette kartet tettstedene Tromsdalen og Kvaløysletta.

Synstolking: Bildet viser et fargerikt Norgeskart inndelt i bo- og arbeidsregioner med ulike farger, fargesatt etter størrelsen på det største tettstedet i hver region.

Kilde: Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Transport på vei står for den største andelen persontransport, både for lange og korte reiser. Effektiv veitransport er derfor viktig for både persontransporten og næringslivet. I distriktene er det ofte ikke gode alternativer til veitransport, og mange steder er det også lange omkjøringsveier dersom veien blir stengt. Det må satses på framkommelighet, økt oppetid og redusert reisetid på de viktigste strekningene for gods.

Reiselivsnæringen bidrar til at hele landet tas i bruk. Samtidig er det slik at reiseliv i perioder gir utfordringer og økt belastning for transportsystemet. Samferdselsdepartementet legger opp til å gjennomføre målet fra Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* om at alle 18 utvalgte turistveistrekninger vil inngå i en helhetlig attraksjon fra 2024. I perioden 2018–2023 skal det gjennomføres 46 nye tiltak for å få fullført attraksjonene, og strekningene vil bli driftet og vedlikeholdt fra 2024. I tillegg vil fornying og videreutvikling av strekningene bli vurdert. Det tas sikte på at alle 222 tiltak i turistveiprojektet skal være ferdigstilt i 2029. Menon Economics har på oppdrag for Statens vegvesen gjennomført effektmåling blant annet av turistveistrekningene Senja og Gaularfjellet.<sup>2</sup> Analysen viser at reiselivsrelatert næringsliv har vokst langt mer langs Nasjonal turistveg Senja enn i sammenliknbare områder. Det reiselivsrelaterte næringslivet langs Nasjonal turistveg Gaularfjellet har vokst mer enn tilsvarende næringsliv i Norge og på Vestlandet, men utviklingen er tilnærmet lik som for reiselivet i distriktene i Sogn og Fjordane ellers. Menon vurderer at satsingen på nasjonale turistveier har hatt positiv effekt på det reiselivsrelaterte næringslivet langs begge strekninger.

Satsing i byområdene og byregionene skal bidra til miljøvennlig utvikling og god framkommelighet. I og rundt de største byene er et godt jernbanetilbud viktig. Etablering av innfartsparkering øker tilgjengeligheten til kollektivtilbudet og kan redusere bilandelen. Et effektivt jernbanetilbud mellom ulike bo- og arbeidsmarkedsregioner gjør det mulig å pendle med tog over lengre avstander. Dette bidrar til større valgfrihet for den enkelte knyttet til hvor man vil bo og jobbe, og bidrar til næringsutvikling gjennom større tilfang av arbeidskraft. På lengre pendlerreiser kan tiden om bord, med god nettdækning, benyttes til arbeid eller avslapping, noe som gjør reisetiden mer verdifull. Forutsigbarhet er imidlertid viktig

for attraktiviteten til jernbanetilbudet. Utvikling av punktligheten i planperioden brukes derfor som en indikator for å vurdere målet om en enklere reisehverdag.

Våren 2021 vil regjeringen etter planen legge fram en ny strategi for småbyer som regionale kraftsentre for å bidra til utvikling av attraktive og klimavennlige småbyer og småbyregioner med et godt og effektivt transportsystem. Trivelige, tilgjengelige og trygge småbyer med levende sentrum og godt bymiljø, er viktig for innbyggere og næringsliv i hele regionen og for rekruttering av arbeidskraft. Knutepunkts- og stasjonsutvikling, mindre tiltak for tilrettelegging for mer sykling og gange, miljøtiltak på vei gjennom sentrum og trafikksikkerhetstiltak kan bidra til å gjøre småbyer mer attraktive og bærekraftige. Tilrettelegging for utbygging rundt kollektivknutepunkt kan styrke grunnlaget for bedre kollektivtransport i regionene og legge til rette for sykling og gange også i små byer.

En godt samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging kan effektivisere og målrette den samlede bruken av statlige, regionale og lokale virkemidler for transport, arealbruk og by- og sentrumsutvikling også i de minste byene. Det er behov for strategier og verktøy tilpasset forutsetninger og muligheter i småbyer når det gjelder bolig-, areal- og transportplanlegging, samt mindre tiltak for bedre miljø og trafikksikkerhet. Strategiene bør bygge på erfaringer fra arbeidet med tettstedspakker, areal- og transportstrategier i Mjøsbuene og småbystrategier for byer i nord. I Meld. St. 9 (2020–2021) *Mennesker, muligheter og norske interesser i nord* er byenes rolle løftet fram som en viktig del av regjeringens nordområdepolitikk.

Hoveddelen av befolkningen og næringsvirksomheten i Norge er lokalisert langs kysten, og sjøveien er derfor viktig som ferdselsåre både for gods og personer. Ferjer og hurtigbåter er en sentral del av transportsystemet og bidrar til god mobilitet. Person- og godstransport på sjø er en effektiv og sikker transportform som krever relativt lite infrastruktur. Sjøtransporten har lav sårbarhet for ulike hendelser og driftsforstyrrelser på grunn av de mange havnene og terminalene langs kysten. Det er i tillegg få kapasitetsbegrensninger i farvannene og i havnene.

Ved behandlingen av Innst. 233 S (2020–2021), jf. Prop. 79 S (2020–2021), fattet Stortinget anmodningsvedtak nr. 661. I vedtaket ber Stortinget regjeringen komme tilbake i revidert nasjonalbudsjett 2021 med forslag til reduserte ferjetakster allerede for inneværende år og en forpliktende plan for halvering av ferjepriser både på riksvei-

<sup>2</sup> Menon-publikasjon nr. 52/2019 *Effektmåling av nasjonale turistveier. Lokaløkonomiske effekter av de nasjonale turistveiene Senja og Gaularfjellet*

og fylkesveiferjesamband, jf. kapittel 10.4.5. Vedtaket vil bli fulgt opp i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2021.

Norge har et stort lufthavnettsområde som dekker hele landet. 43 av 48 lufthavner med ordinær rute-trafikk drives og eies av Avinor AS. Et godt flytilbud er avgjørende for at folk skal kunne bo i hele landet og samtidig ha akseptabel tilgang til blant annet sykehus, offentlige myndigheter, større byer og regionsentre.

Norges beliggenhet i Europas ytterkant og vårt utstrakte samkvem med andre land gir også behov for god tilgjengelighet med fly. I 2018 var Norge det landet i Europa der folk fløy mest i forhold til folketall, både innenlands og til og fra Europa. Lange avstander, krevende topografi, spredt bosetting, høy inntekt og en åpen økonomi er viktige forklaringsfaktorer.

Personer med nedsatt funksjonsevne opplever flere barrierer og har større transportutfordringer enn andre. For at flest mulig skal kunne oppleve god mobilitet og tilgjengelighet viderefører regjeringen satsingen på universell utforming innen transportsektoren og styrker koordineringen på

feltet. Regjeringen vil bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet. Reisekjeden begynner i det man planlegger å reise et sted, og slutter når man er fremme ved målet for reisen. Den omfatter holdeplasser, stasjoner og knutepunkt, billettløsninger og formidlingen av informasjon før og under reisen. Løsninger som tar hensyn til hele befolkningen, bidrar til raskere av- og påstigning og enklere reiser med bagasje eller barnevogn. Tiltak for universelt utformede reisekjeder kan også omfatte utbedring og fjerning av hindringer ved kryssingssteder, atkomst, gang- og sykkelanlegg, ferjeleier og rasteplasser.

Samferdselsdepartementet følger opp universell utforming gjennom rapportering i de årlige budsjettene og gjennom etats- og eieroppfølgingen. I eieroppfølgingen vil departementet, i tråd med regjeringens eierskapspolitikk,<sup>3</sup> ta utgangspunkt i hva som er vesentlige mulighets- og risiko-områder, noe som vil variere mellom bransjer og selskaper.

---

<sup>3</sup> Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*



### Boks 8.1 Universell utforming i transportsektoren

Universell utforming er et lovfestet prinsipp for utformingen av våre bygde omgivelser for at flest mulig skal kunne oppleve god mobilitet og tilgjengelighet, og leve selvstendige liv, jf. likestillings- og diskrimineringsloven.

Krav til universell utforming er inkludert i sektorregelverket for kollektivtransport, jernbane og luftfart. Plan- og bygningsloven stiller krav om at universell utforming skal legges til grunn ved bygging av ny infrastruktur og ved større oppgraderinger. EUs forordninger om passasjerrettigheter innenfor jernbane, luftfart og buss er innarbeidet i norsk regelverk, blant annet gjennom etableringen av sektorvise assistanseordninger for bevegelseshemmede. Assistanseordningene blir stadig utvidet og forbedret. Bestilling av assistanse må i dag gjøres gjennom ulike kanaler, avhengig av transportsegment og tilbyder av transporttjenester. Samlet skaper dette utfordringer som utgjør barrierer for bruk av kollektivtransport for personer med nedsatt funksjonsevne. Arbeidet med å utrede en tjeneste som kan koordinere bestilling av assistanse for de ulike reiseleddene, er startet opp.

I forbindelse med implementeringen av EUs tilgjengelighetsdirektiv foretar departementet en gjennomgang av gjeldende regelverk.

Ny transportinfrastruktur som bussholdeplasser, jernbanestasjoner, kollektivknutepunkt og flyplasser bygges etter kravene til universell utforming i plan- og bygningsloven. Universell utforming skal inngå i alle planer for oppgradering og bygging av ny infrastruktur innenfor transportvirksomhetenes ansvarsområde. Kvalitets- og dimensjoneringskrav fastsettes gjennom virksomhetenes håndbøker og veiledere. Nye krav til universell utforming i drift og vedlikehold innarbeides fortløpende ved inngåelse av nye kontrakter. Det bevilges midler til oppgradering av eksisterende infrastruktur på vei- og jernbanebudsjettet. Tiltak som medvirker til sammenhengende, universelt utformede reisekjeder som mange har nytte av, blir prioritert når Statens vegvesen og Bane NOR SF velger hvilke stasjoner og knutepunkt som skal oppgraderes. Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal*

*transportplan 2018–2029* har mål om at minst 44 prosent av alle av- og påstigninger skal gjennomføres til og fra en universelt utformet stasjon innen utgangen av 2029. Ved inngangen til 2022 vil andelen være om lag 17 prosent. I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det rom for å øke andelen til om lag 60 prosent innen 2033. Tiltak for universell utforming prioriteres på stasjoner med mange reisende. De større stasjonene på strekningen Gardermoen–Drammen, som står for omtrent 55 prosent av alle av- og påstigninger i landet, prioriteres. Alle stasjoner på jernbanenettet har universelt utformet informasjonssystem gjennom applikasjonen «NÅ». «NÅ» er lagt til rette for blinde og svaksynte og leser opp statusen som vises på skjermene på stasjonen.

Det er jobbet systematisk over tid med å forbedre kravdokumenter ved anskaffelse av ferjedrifttjenester, blant annet på bakgrunn av befaringer og brukermedvirkning. I 2021 inngår alle ferjer som benyttes i riksveiferjedriften, i kontrakter med krav til universell utforming, også når det gjelder reiseinformasjon.

For å oppnå sammenhengende reisekjeder kreves det samarbeid mellom de ulike forvaltningsnivåene og mobilitetsaktørene, som forvalter eller eier ulike elementer i reisekjeden. Transportvirksomhetene skal sammen med kommuner, fylkeskommuner og private aktører arbeide for felles planer for sammenhengende reisekjeder. Universell utforming vil videre være en integrert del i enkelte bypakker gjennom krav til konkrete tiltak, for eksempel gjennom utvikling av kollektivtransporten.

Det pågående arbeidet med å utvikle den nasjonale reiseplanleggeren Entur og avtaler om rute-, takst- og billettsamarbeid er viktige bidrag til å gjøre det enklere å reise på tvers av administrative grenser og operatører. Entur AS skal i planperioden videreutvikle formidlingen av informasjon om tilgjengelighet under reisen.

Statens vegvesen har i dag rollen som kollektivdirektorat, noe som innebærer et nasjonalt koordineringsansvar og faglig ansvar for kollektivtransport, herunder universell utforming.



## Boks 8.1 (forts.)

Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet skal bidra til økt kunnskap om universell utforming gjennom forskning og utvikling. Dette innebærer deltakelse i arbeid med å utarbeide standarder, dialog med de funksjonshemmedes organisasjoner og deltakelse i transportnettverket i regi av Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet.

Avinor AS har som mål at lufthavnene skal kunne benyttes av alle reisende på en likeverdig måte. De største lufthavnene har i stor grad oppnådd dette. Selskapet har utarbeidet en helhetlig tiltaksplan for universell utforming, som også vurderer det samlede nivået for den enkelte lufthavn. For de regionale lufthavnene ble det i 2020

planlagt tiltak for de fem neste årene, særlig for tilgjengelighet, merking, lys og kontrastfarger m.m. Tiltak for å få ferdig informasjonssystemet inngår i Avinors tiltaksplan. Kartlegginger viser at bruk av teleslynge ikke er gjennomført ved alle lufthavner, og dette vil være et prioritert tiltak. Innsjekkings- og informasjonsfasiliteter og monitører skal være plassert i samsvar med teknisk forskrift, men kartlegginger har avdekket at høyden ikke er tilpasset alle brukere. Avinor AS ser på om digitale løsninger vil gi bedre informasjon via mobil og nettbrett. Dette vil gi de reisende bedre informasjon om planløsningen på lufthavnene og tilgang til systemer som blant annet gjør det enklere å finne fram.

## 8.2 Byvekst og mobilitet



Figur 8.4 Byvekst og mobilitet

Synstolking: Illustrasjon med person som sitter på benk og leser, person som går, syklist som transporterer kasser og veisystem over jernbanestasjon.

Hovedutfordringene i de største byområdene er dårlig framkommelighet og forsinkelser i veinettet og kollektivsystemet. Dette rammer både privatpersoner og næringslivet. Veitrafikk er også en av de største kildene til luftforurensing og støy i byområdene. Statistisk sentralbyrås befolkningsframskrivninger viser fortsatt vekst i byene og i

mange av randkommunene til de største byene framover. Trenden med urbanisering fortsetter. Denne utviklingen vil sammen med velstandsvekst gi økt transporttettersspørsmål både inn mot, og i byområdene. Uten nye målrettede tiltak viser framskrivninger for transportomfanget at det vil bli stor trafikkvekst på vei i de fire største byområ-

dene fram mot 2030. Omfanget er vanskelig å anslå, men veksten fra 2016 til 2030 er beregnet til å ligge mellom 12 og 16 prosent. Den kraftigste trafikkveksten vil komme i Oslo-området, der det også ventes størst befolkningsvekst. Effektive transportsystemer har stor betydning for økonomisk vekst, næringsutvikling og boligbygging i byområdene. Areal- og transportplanleggingen bør støtte opp under utvikling av områder med stort potensial for boligbygging og næringsutvikling.

En effektiv og bærekraftig areal- og transportpolitikk i byområdene er et viktig satsingsområde for regjeringen. Bedre tilrettelegging for kollektivtransport, sykling og gange har vært høyt prioritert i flere år. Nullvekst for persontransport med bil er i dag et veletablert mål i de største byområdene, og byvekstavtalene har gitt et løft og en tydelig retning for areal- og transportpolitikken. Måloppnåelsen i avtalene vurderes å ha vært god. Personbiltrafikken er redusert i Oslo og tidligere Akershus, Bergen og på Nord-Jæren de siste årene. Trondheim har hatt en svak økning. Flere reiser kollektivt, og sykkelandelen i de største bykommunene går noe opp.

#### *Regjeringen vil*

- fortsette satsingen på byvekstavtaler for å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy i byområdene gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange
- følge opp de inngåtte avtalene for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren og legge til rette for å reformere avtalene på sikt
- bidra til utbyggingen av Bybanen til Åsane i Bergen og ny Majorstuen stasjon i Oslo gjennom byvekstavtalene
- legge til rette for å inngå byvekstavtaler for Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø
- vurdere hvordan anbefalingene fra ekspertutvalget for inntekter i bomringene skal følges opp
- etablere en ny tilskuddsordning for klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet i Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik)
- ha et langsiktig mål om at sykkelandelen i byområdene skal være 20 prosent og 8 prosent på landsbasis
- fortsette arbeidet for å nå målet om tilnærmet nullutslipp fra varelevering i de største bysentra innen 2030.

### **8.2.1 Utfordringer med å nå målene for de største byområdene**

Med dagens kapasitet i transportsystemet vil en bilbasert trafikkvekst gi store problemer med framkommelighet for privatbiler, kollektivtrafikken og næringstransporten. De som bor i byene, vil oppleve økt lokal luft- og støyforurensing og flere arealkonflikter som følge av økt veitrafikk. Selv om klimagassutslippene reduseres når bilparken elektrifiseres, kan økt trafikk trekke i motsatt retning. Mange av utfordringene i de største byområdene finner vi også igjen i flere mindre byområder, men i et mer begrenset omfang.

I de ni største byområdene er det nå et veletablert mål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. I 2020 fastsatte regjeringen et videreutviklet nullvekstmål som skal legges til grunn i det videre arbeidet med byvekstavtalene:

«Klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»

Dette er det overordnede målet for bypolitikken i planperioden. Endringene i målet er nærmere omtalt i kapittel 8.2.3. Videre vil regjeringen legge til rette for mer sykling og har et langsiktig mål om en sykkelandel på 20 prosent i byområdene og 8 prosent på landsbasis. Regjering har også satt mål om tilnærmet nullutslipp fra varelevering i de største bysentra innen 2030. Innfasingen av elektriske varebiler skjer raskere i byene enn utenfor, men for å nå målet må det tas i bruk flere virkemidler.

Utfordringene i de største byområdene må møtes med ulike virkemidler. Arealutviklingen er et viktig premiss for å skape gode byer og må virke sammen med transportpolitikken. Utredninger som er gjennomført for de største byområdene, viser at mer konsentrert bebyggelse vil kunne redusere trafikkarbeidet betydelig, både som eget tiltak og i kombinasjon med andre tiltak. Til tross for kunnskap om sammenhenger mellom arealbruk og transportbehov, realiseres fortsatt prosjekter som bidrar til en spredt utvikling i byområdene. Vi ser imidlertid også en positiv utvikling flere steder med tettere boligbygging og flere arbeidsplasser nært knutepunktene. Det er derfor viktig at fylkeskommunene og kommunene legger til rette for høy arealutnyttelse i byområder gjennom fortetting og transformasjon med kvalitet i omgivelsene.

For å bremse trafikkveksten er det behov for bredt sammensatte og langsiktige tiltakspakker som er tilpasset det enkelte byområdet. Et kapasitetssterkt kollektivtilbud, samt tilrettelegging og utbygging av sammenhengende nettverk for sykling og gange, er viktig sammen med tiltak som regulerer bilkjøring og en aktiv arealpolitikk. Ved å legge universell utforming til grunn for utviklingen av kollektivtilbudet og for nettverket for gående vil flere kunne la bilen stå. I de største byområdene er det etablert et godt samarbeid mellom kommunene, fylkeskommunene og staten om areal- og transportutviklingen. Regjeringen vil bygge videre på dette i årene framover.

Bompenger i byområdene har både finansiering og trafikkregulering som formål og er et sentralt virkemiddel i bypolitikken. Det vil det også være i planperioden. Samtidig må det tas hensyn til at bompengenivået i byområdene har økt de siste årene, og mange steder oppleves nivået som høyt. Både sentrale og lokale myndigheter har et ansvar for å finne et nivå som opprettholder legitimitet for å kreve inn bompenger. I bypakker er det åpnet for et mer fleksibelt takstsystem ved at takster kan varieres etter tid på døgnet og differensieres etter miljøegenskaper ved kjøretøyet. Det gir mulighet for å styre trafikken slik at kapasiteten i eksisterende anlegg utnyttes bedre. Dette kan bedre miljøet, utsette behovet for nye anlegg eller kapasitetsutvidelser og gi bedre ressursutnyttelse.

Den teknologiske utviklingen har gitt flere muligheter til å utvikle et effektivt og klimavennlig transportsystem i byområdene. Effektiv bruk av ny teknologi er nærmere omtalt i kapittel 5. Vi ser allerede at ulike former for mikromobilitet som elektriske sparkesykler og andre små elektriske kjøretøy, som omtalt i kapittel 2.2, er blitt en vanlig del av bybildet. Det er et eksempel på at utviklingen skaper både nye muligheter og utfordringer.

Virkningene som ny teknologi vil ha på trafikkutviklingen i byområdene, er usikker og trekker i ulike retninger. Teknologi kan gi bedre utnyttelse av kapasiteten i transportsystemet, men kan også øke etterspørselen fordi transportkostnadene går ned og tilgjengeligheten øker. På grunn av begrensede arealer i byene bør kollektive transportløsninger med stor personkapasitet prioriteres, uavhengig av om disse løsningene er basert på ny teknologi. Samtidig vil vurderinger av teknologirisiko være en viktig del av investeringsbeslutningene i transportsektoren de neste årene, også i byområdene.

### 8.2.2 En fortsatt sterk satsing på byvekstavtaler

I de største byområdene følges nullvekstmålet opp gjennom byvekstavtalene som har gitt et løft og en tydelig retning for areal- og transportpolitikken de siste årene. Formålet er bedre samordning mellom staten, fylkeskommunene og kommunene som har ansvar for ulike tiltak og virkemidler i byområdene. Avtalene er langsiktige og omfatter både vei-, kollektivtransport-, sykkel- og gange- og arealtiltak. De bompengefinansierte bypakkenes inngår i avtalene.

Byområdene som er omfattet av ordningen med byvekstavtaler, er Oslo-området, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Om lag halvparten av Norges befolkning bor i disse byområdene. Så langt er det inngått byvekstavtaler i de fire største byområdene. De fem øvrige byområdene har i dag belønningsavtaler med staten. En viktig satsing i planperioden blir å følge opp de inngåtte byvekst-avtalene i de fire største byområdene. Regjeringen styrker satsingen ved å ta høyde for delfinansiering av Bybanen til Åsane i Bergen og bidrag til ny Majorstuen stasjon i Oslo. Bybanen til Åsane blir et nytt 50/50-prosjekt. Majorstuen stasjon blir ikke et 50/50-prosjekt, men staten vil likevel bidra til finansiering. Det tas høyde for midler til å reforhandle byvekst-avtalene på sikt. En annen viktig satsing er å inngå nye byvekst-avtaler i de fem øvrige byområdene. Dette er nærmere omtalt i kapittel 11.11.

Byvekst-avtaler som er inngått i de fire største byområdene, har avløst de tidligere bymiljø-avtalene og byutviklings-avtalene, slik at transport- og arealtiltak nå er samlet innenfor én avtale. Det er innført en styringsmodell med en politisk styringsgruppe og en forhandlings-/koordineringsgruppe i de fire største byområdene. Samferdselsdepartementet har, som leder av den politiske styringsgruppen, fått en mer aktiv rolle i forhandlingene og oppfølgingen av de inngåtte avtalene. Det er fortsatt Statens vegvesen som leder de løpende forhandlingene og den løpende oppfølgingen av avtalene i forhandlings-/koordineringsgruppen. Kommunal- og moderniseringsdepartementet, som har ansvar for arealpolitikken, er medlem av den politiske styringsgruppen og part i avtalene. Statsforvalteren har fått en mer aktiv rolle i forhandlingene gjennom deltakelse i forhandlingsgruppen og i oppfølgingen av arealdelen og klima- og miljøhensyn etter at avtalene er inngått. Denne sty-

ringsmodellen har styrket oppfølgingen av arealdelen i avtalene. Siden areal- og transportpolitikken rundt de store bykommunene påvirker trafikkutviklingen i byområdet, er flere nabokommuner kommet inn som parter i byvekst-avtalene i Oslo-området, Bergens-området og Trondheims-området.

Det statlige bidraget i de inngåtte byvekst-avtalene går til kollektivprosjekter, gang- og sykkeltiltak, drift av lokal kollektivtransport og reduserte bompenger. Dette er nærmere omtalt i kapittel 11.11. Kommuner og fylkeskommuner som inngår byvekst-avtaler, forplikter seg til å gjennomføre tiltak innenfor egne ansvarsområder som bygger opp under nullvekstmålet. Bompenger er sentralt, både som virkemiddel for å regulere biltrafikken med mulighet for tids- og miljødifferensiering av takstene og som en viktig finansieringskilde i avtalene. Det er opp til lokale myndigheter å ta initiativ til bompengefinansiering og gi sin tilslutning gjennom lokalpolitiske vedtak.

Kommunene og fylkeskommunene har som planmyndighet ansvar for utvikling og gjennomføring av arealpolitikken i byområdene. Regjeringen har forventninger til den kommunale og regionale planleggingen, og at det planlegges for vekst og utvikling i kompakte og klart avgrensede byområder gjennom regionale bolig-, areal- og transportplaner. Fortetting i og rundt knutepunkter og langs viktige kollektivakser reduserer transportbehovet og er viktig for måloppnåelsen i avtalene. Sentral lokalisering av arbeidsplasser og virksomheter med mange besøkende bidrar i samme retning. Parkeringspolitikken er et annet viktig lokalt virkemiddel som virker restriktivt på biltrafikk.

Det ble inngått reforhandlede avtaler i de fire største byområdene i 2019 og 2020. Den nye styringsmodellen, flere forhandlingsparter, bompengespørsmål og strengere krav til kostnadsstyring og porteføljestyling bidro til at forhandlingene ble komplekse og tid- og ressurskrevende. På sikt vil de reforhandlede avtalene kunne gi økt måloppnåelse og mer effektiv bruk av midler.

### **8.2.3 Videreutvikling av nullvekstmålet og endringer i indikatorsettet for byvekst-avtalene**

Regjeringen har videreutviklet nullvekstmålet for persontransport med bil, noe som også innebærer at indikatorsettet for oppfølgingen av byvekst-avtalene er justert.

#### *8.2.3.1 Videreutviklet nullvekstmål*

I klimaforliket i 2012 fastsatte Stortinget målet om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, ofte omtalt som nullvekstmålet for persontransport med bil. I tråd med bompeng-avtalen fra 2019 fastsatte regjeringen et videreutviklet nullvekstmål våren 2020. Videreutviklingen innebærer at målet om nullvekst i persontransport med bil videreføres, men det er tydeligere presisert hvilke hensyn som skal ivaretas gjennom areal- og transportpolitikken i byområdene.

Nullvekstmålet som nå legges til grunn, innebærer at klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Dette målet vil også bidra til mer attraktive byer med økt mobilitet og bedre framkommelighet for næringslivet. Det kan i tillegg redusere investeringsbehovet i transportsektoren som følge av lavere trafikkvekst. Målet vil kunne bidra til reduserte klimagassutslipp fra veitrafikk, selv om andre virkemidler som fremmer elektrifisering av kjøretøyparken vil ha større effekt på utslippsreduksjonene i byene. Klimavirkemidler i transportsektoren er nærmere omtalt i kapittel 6.1.

Regjeringen har besluttet at trafikktegninger (byindeksen) skal være hovedindikatoren for oppfølgingen av det videreutviklede nullvekstmålet. Det er videre åpnet for at avtaleområdet kan deles opp i inntil tre ulike soner, slik at trafikken i hovedsak måles der hensynene bak nullvekstmålet er til stede. Dette er først og fremst viktig i det sentrale byområdet som utgjør indre sone, og på viktige innfartsårer som utgjør den midtre sonen. I de ytre delene av avtaleområdet med lav befolkningstetthet vil mye av persontransporten fortsatt skje med privatbil. Dette utgjør likevel en marginal del av den samlede trafikken i avtaleområdet og gir begrenset belastning på lokalmiljøet. Det vil derfor ikke være naturlig å plassere trafikkregistreringspunkter her. Det er lagt opp til at soneinndelingen skal vurderes i hvert enkelt byområde. Lokale myndigheter vil kunne velge å ta den nye modellen i bruk eller fortsette med systemet som ligger i tidligere avtaler.

Trafikkarbeid som beregnes ved hjelp av reisevaneundersøkelsen, skal inngå som støtteindikator. Reisevaneundersøkelsene gir verdifull informasjon om transportutvikling og befolkningens reisevaner og er et nyttig verktøy for å følge utvikling av trafikken i hele avtaleområdet.

I byvekstavtalene er det lagt til grunn at måloppnåelsen skal skje innenfor avtaleperioden sett under ett. Alle partene har et ansvar for at målet nås gjennom porteføljestyringen av avtalene. Porteføljestyringen er nærmere omtalt i kapittel 11.11.1. Målingene vurderes etter et treårs glidende snitt. Partene skal gjøre en årlig vurdering av utviklingen. Det skal være netto nullvekst i perioden.

#### **8.2.4 En enklere styringsmodell for nye byvekstavgifter**

I planperioden vil regjeringen legge til rette for å inngå byvekstavgifter for Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. I disse byene har belønningsavtalene bidratt til å bremse veksten i persontransport med bil og gitt en vekst i kollektivtransporten. Byvekstavgiftene vil gi et ytterligere løft i satsingen på miljøvennlig transport og bedre samordning i areal- og transportpolitikken. Det statlige bidraget i kommende avtaler er nærmere omtalt i kapittel 11.11.

Byvekstavgiftene som er inngått i de fire største byområdene, er svært omfattende med blant annet statlig bidrag til store kollektivprosjekter. Det er derfor naturlig at staten har en sterk rolle i forhandlingene og oppfølgingen av disse avtalene. Dette er ivarettatt i den etablerte styringsmodellen som er omtalt i kapittel 8.2.2.

Avtalene i de fem øvrige byområdene vil være en viktig satsing, men ha mindre omfang. Basert på erfaringer fra arbeidet med byvekstavgiftene så langt har regjeringen besluttet å innføre en enklere styringsmodell for nye byvekstavgifter i disse byområdene. Ved forhandlingsstart etableres det en forhandlingsgruppe som ledes av Statens vegvesen og med representanter fra Jernbanedirektoratet, statsforvalteren og lokale parter. Med utgangspunkt i et offentlig kjent mandat gitt av Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil Statens vegvesen lede forhandlingene og oppfølgingen av avtalene. Framforhandlede forslag til avtaler skal behandles lokalpolitisk og drøftes i regjeringen før inngåelse.

#### **8.2.5 Mer for pengene og håndtering av teknologirisiko i byvekstavgiftene**

Insentivstrukturen i byvekstavgiftene må legge til rette for å prioritere de prosjektene som er mest samfunnsøkonomisk lønnsomme eller kostnads- effektive, gitt at nullvekstmålet skal nås. Priorite-

ringene kan endre seg over tid, blant annet som følge av teknologisk utvikling. Det er allerede innført tydeligere krav til porteføljestyring av prosjektene i byvekstavgiftene og særlige krav til kostnadskontroll av store kollektivprosjekter. Det er også laget kriterier for å prioritere mellom mindre investeringstiltak (programområde- midler) på henholdsvis statlige og lokale veier. Formålet med kriteriene er å velge de prosjek- tene som gir størst bidrag til måloppnåelse og som er mest samfunnsøkonomisk lønnsomme eller kostnadseffektive.

Siden byvekstavgiftene er langsiktige, vil det være behov for jevnlig oppdateringer og evalueringer både av virkemiddelbruk og samfunnsøko- nomisk lønnsomhet i porteføljen. Byutredningene har gitt mer kunnskap om hvilke virkemidler som må til for å nå nullvekstmålet i byvekstavgiftene. Det er mulig å nå målet med ulike kombinasjoner av transport- og arealtiltak. Byutredningene er et faglig grunnlag i forhandlingene om byvekst- avgifter, der partene blir enige om en langsiktig portefølje av tiltak. Effektiv arealbruk med tett boligbygging i og rundt sentrum og ved sentrale knutepunkter i de store byområdene, er avgjør- ende for at nullvekstmålet skal nås.

Det gjennomføres i dag samfunnsøkonomiske analyser for tiltakspakker i byområdene i forbin- delse med konseptvalgutredninger og ekstern kva- litetssikring (KS1 og KS2). Det kan gå lang tid mel- lom disse analysene og framlegg av bompengepro- posisjoner for bypakker eller inngåelse av byvekst- avgifter. Når bypakker legges fram for Stortinget framover, skal det vurderes om de samfunnsøko- nomiske analysene skal oppdateres. For å sikre et godt faglig grunnlag i oppfølgingen av byvekst- avgiftene kan det være nødvendig å gjennomføre en målrettet og helhetlig evaluering av prosjektporteføljen og andre forpliktelser i avtalene hvert fjerde til sjette år. Dette må koordineres med eventuelle reforhandlinger av avtalene. I slike evalueringer vil måloppnåelsen være sentral, etterfulgt av vurde- ringer av samfunnsøkonomisk lønnsomhet. En oppdatering av beregninger fra byutredningene kan være aktuelt i den forbindelse.

Den teknologiske utviklingen vil påvirke trans- portbehov og reisestrømmer i byområdene. I arbeidet med implementering av denne planen og videreutvikling til neste rullering vil Samferdsels- departementet vurdere nærmere hvordan vi best kan ivareta behovet for stresstest av investerings- porteføljen som helhet og vurderinger av teknolo- girisiko, som omtalt i kapittel 4. En slik metodikk vil også være aktuell i evalueringen av prosjekt- porteføljen i byvekstavgiftene.

Statens vegvesen vil få i oppdrag å utarbeide et opplegg og en metodikk for analyser av porteføljen og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Metodikken vil bli gjort kjent for partene, og forutsetningene som legges til grunn skal være transparente.

For å få et godt beslutningsgrunnlag i porteføljestyringen av byvekstavtalene må omtalen av det lokale bidraget gå tydelig fram i framtidige byvekstavtaler. Beskrivelsen av alle partenes forpliktelser må ha samme konkretiserings- og detaljeringsnivå, slik at lokale myndigheters økonomiske forpliktelser framgår på samme måte som statlige forpliktelser.

### 8.2.6 Framtidige inntekter i bomringene

Regjeringen oppnevnte høsten 2019 et ekspertutvalg som skulle gi anslag på hvordan inntektene i bomringene fram mot 2030 vil bli påvirket av endringer i bilpark, bilbruk og andre faktorer. Utvalget fikk også i oppdrag å skissere hvordan en endret politikk kan endre inntektsbildet i bomringene. Rapporten – *På veg mot et bedre bomsystem. Utfordringer og muligheter i det grønne skiftet* – ble overlevert til samferdselsministeren i september 2020.

Utvalget har anslått utviklingen av inntektene i bomringene i Trondheim, Bergen, Nord-Jæren og Oslo. Ved en videreføring av dagens politikk vil årlige inntekter fra bomringene i disse byområdene falle med 23 prosent fram mot 2030, tilsvarende 1,4 mrd. kroner i årlige reduserte inntekter. Samtidig vil passeringene i bomringene øke med 25 prosent.

Hovedårsaken til reduserte bompenginntekter er fritak og rabatter i bomringene for elbiler, og at andelen elbiler stadig øker. Utvalgets anslag viser samtidig at dersom elbilfordelene i bomringene opphører og alle kjøretøy betaler normaltakst i 2030, øker de samlede årlige inntektene med 15 prosent sammenliknet med nivået i 2018/2019. Da vil trafikkveksten også være lavere enn ved en videreføring av dagens fordeler for elbiler. Dersom bompenginntektene skal opprettholdes på dagens nivå, samtidig som elbilfordelene opprettholdes, må takstene for bensin- og dieseldrevne kjøretøy nær dobles fram mot 2030.

Utvalget anbefaler at bompengetakstene endres, slik at de så langt som mulig reflekterer de samfunnsøkonomiske kostnadene ved transport. Dette innebærer blant annet at reduserte takster og fritak for elbiler opphører. Utvalget anbefaler at elektronisk veiprising utredes nærmere, men i første omgang anbefaler utvalget at det bygges videre på det eksisterende bom-

pengesystemet, og at dette legges om. Utvalget viser til Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei – reformer i veisektoren* der det framgår at organisering av bompengesektoren skal evalueres etter en tid. Utvalget peker på at i en slik gjennomgang bør det legges vekt på effektiv innkreving, lavest mulig finansiell risiko og tydelige ansvarsforhold.

Bompenginntekter vil fortsatt være en viktig finansieringskilde for å oppnå god mobilitet og moderne infrastruktur. Stabile bompenginntekter vil derfor være nødvendig i framtiden, og bompenger vil også være et viktig virkemiddel for å bidra til nullvekst i persontransporten med bil i byområdene, redusere køer og bidra til lavere helse- og miljøskadelige utslipp fra kjøretøy.

Etter regjeringens syn er det viktig at bompenginnkrevingen har legitimitet og oppslutning lokalt. Da er det også viktig at innkrevingen moderniseres og fornyes. Samferdselsdepartementet vil vurdere om systemet bør utvikles, slik at bompengene i større grad gjenspeiler de samfunnsøkonomiske kostnadene, samtidig som det legges til rette for stabile inntekter og effektiv organisering av innkrevingen. Bompenger er nærmere omtalt i kapittel 10.

### 8.2.7 Økt satsing på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder

Byvekstavtalene og belønningsavtalene er avgrenset til de ni største byområdene, og er viktige for å møte utfordringene som transportveksten gir. Enkelte andre byområder har mange av de samme utfordringene, men i mindre skala. Det er stor variasjon mellom disse byene. Et fellestrekk er at bilandelen er høy, og flere steder er det forventet en befolkningsvekst som vil forsterke utfordringer knyttet til miljø, framkommelighet, mobilitet og attraktivitet. En spredt arealstruktur med lav befolkningstetthet gjør det ofte utfordrende å utvikle et konkurransedyktig kollektivtilbud. Samtidig har flere slike byområder et kompakt sentrum, og en relativt stor andel av befolkningen bor innenfor ti minutters sykkelavstand fra sentrum. Dette gir et potensial for å få flere til å sykle og gå.

Både i bompengeavtalen fra 2019 og i Meld. St. 9 (2020–2021) *Mennesker, muligheter og norske interesser i nord* er det varslet at regjeringen vil vurdere hvordan staten kan bidra til utviklingen i mindre byområder som ikke er aktuelle for byvekstavtaler. For å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet etablerer regjeringen et nytt tilskudd for å

styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder. Det tas høyde for totalt 600 mill. kroner over fire år tidlig i planperioden.

Tilskuddet avgrenses geografisk til byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). Dette er relativt store regionbyer med innbyggertall som ligger tett opp mot de minste byområdene som er aktuelle for byvekstavgifter. Midlene som tildeles gjennom tilskuddsordningen, vil gå til mindre investeringer i gang- og sykkelveier og kollektivtiltak som kollektivfelt, holdeplasser og knutepunkter langs riks-, fylkes- og kommunal vei. Midlene vil ikke kunne brukes til drift av kollektivtransport.

Tilskuddet vil inngå som statlig bidrag i bypakken i de aktuelle byene. Det er en forutsetning at de lokale partene forplikter seg til å følge opp nullvekstmålet for persontransport med bil, og gjennomfører tiltak innenfor egne ansvarsområder som bidrar til måloppnåelsen. Det forutsettes også at bypakken har en formalisert styringsmodell der alle partene er representert. Dette er avgjørende for å følge opp bruk av midlene og for å sikre helhetlig virkemiddelbruk og måloppnåelse. Samferdselsdepartementet vil arbeide videre med kriterier for tildeling og rapportering av bruk av midlene og måloppnåelse. Dette vil gjøres innenfor rammene av bypakken og styringen av disse.

Arbeidet med bypakker er på ulike stadier i de fem byene. For byer uten bypakker vil tildeling av midler fra tilskuddsordningen først kunne skje etter at Stortinget har behandlet forslag til bypakke, og det er etablert en formalisert styringsmodell.

### 8.2.8 Mål om økte sykkelandeler

Sykling er arealeffektivt, klima- og miljøvennlig og bra for folkehelsen. De siste årene har sykkelandelene i de største bykommunene økt. Økt bruk av elsykler og ulike former for mikromobilitet gir et potensial for ytterligere vekst. Mange store og små sykkelveiprosjekter bygges nå i byområdene og vil bidra til mer trafikksikre og attraktive løsninger for syklistene.

Regjeringen vil fortsette satsingen i byområdene for å få flere til å velge kollektivtransport, sykling og gange framfor bil. Nullvekstmålet for persontransport med bil er ambisiøst, og økte sykkelandeler er en viktig del av løsningen. I planperioden legger regjeringen til rette for økt satsing på sykling gjennom byvekstavgiftene, en ny tilskuddsordning for mindre byer og utbygging av

gang- og sykkelveier langs riksveiene i landet for øvrig. Det langsiktige målet er en sykkelandel på 20 prosent i byområdene og 8 prosent på landsbasis.

Reisevaneundersøkelsen fra 2019 viser at sykkelandelene i de ni største byområdene varierer mellom 3 og 10 prosent. Andelene har vært relativt stabile de siste årene. Det foreligger i dag mye kunnskap om hva som skal til for å øke sykkelbruken. God sykkelinfrastruktur, drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg og trygg sykkelparkering er viktige tiltak. Samtidig vil effekten av tiltakene variere avhengig av befolkningssammensetning, geografi, topografi, værforhold, bolig- og arbeidsmarked og sykkelkultur. Det som virker ett sted, vil ikke alltid virke like godt et annet sted. Restriktive tiltak på biltrafikken vil også ha effekt på sykkelbruken. Virkemidlene for å få flere til å sykle og gå er i stor grad lokale, som gang- og sykkelanlegg langs kommunale veier og en arealplanlegging som tilrettelegger for sykling og gange. Det er kommunene og fylkeskommunene som har lokalkunnskap om hvor behovene er størst.

Det videreutviklede nullvekstmålet ligger til grunn for byvekstavgiftene. Regjeringen er opptatt av at målet skal nås på en mest mulig samfunnsøkonomisk lønnsom måte. Tiltakspakkene vil derfor variere mellom byområdene ut fra lokale forhold, og det vil være aktuelt med ulike strategier og tidshorisont for å nå målet om 20 prosent sykkelandel i de ulike byvekstavgiftene.

Alle de ni byområdene som har eller er aktuelle for byvekstavgifter, har lokale sykkelstrategier, tiltaksplaner eller planer for utbygging av sykkelveinettet. I planperioden vil staten være en pådriver blant annet gjennom byvekstavgiftene for å styrke denne satsingen med utgangspunkt i det langsiktige målet om 20 prosent sykkelandel. Det må tas hensyn til lokale forhold i dette arbeidet. Hvis avtalepartene mener det er hensiktsmessig, kan det defineres og fastsettes lokale (del)mål for sykkelandel.

### 8.2.9 Mål om tilnærmet nullutslipp fra varedistribusjon

Regjeringen er opptatt av å legge til rette for mest mulig effektiv og miljøvennlig vare- og tjenestetransport i byområdene. Innen 2025 skal alle nye lette varebiler være utslippsfrie, og innen 2030 skal varedistribusjonen i bysentra skal være tilnærmet utslippsfri.

Nærings- og nyttetransport utgjør om lag 30 prosent av bytrafikken, og andelen forventes å



øke. Transport av varer, materialer og avfall er nødvendig for at byene skal fungere. Det samme gjelder håndverkstjenester og andre tjenester. Endringene som skjer med fortetting i byer, prioritering av byliv framfor bil, ny teknologi og nye handlevaner innebærer nye utfordringer og nye løsninger for næringstransport. Varebiler, og særlig lastebiler som benyttes i bysentrum, skaper utfordringer blant annet knyttet til lokal luftforurensing, støy og utrygghet.

Staten har ansvaret for de generelle kjøretøys- og drivstoffavgiftene samt lover, forskrifter og normaler kommunene kan bruke for å regulere trafikken i byene. Staten legger videre til rette for bruk av tids- og miljødifferensierte bompenger, avgifter og insentiver rettet mot nullutslippskjøretøy samt lade- og fylleinfrastruktur. I tillegg bidrar staten gjennom offentlige anskaffelser. Som omtalt i klimaplanen 2021–2030, vil regjeringen vurdere å lempe på vilkårene for lavutslippssoner, slik at disse også kan opprettes med klimabegrunnelse. Regjeringen vil også se nærmere på oppretting av nullutslippssoner av hensyn til klimaet. Dette vil i første omgang kunne skje i form av pilotprosjekter i noen få byer. Hovedveinettet/riksveinettet skal ikke være omfattet av eventuelle nullutslippssoner. Se nærmere omtale i kapittel 6.2.8.2.

Kommunene har ansvaret for å iverksette mesteparten av de konkrete regulatoriske tiltakene som kan bidra til reduserte klimagassutslipp

i det enkelte byområde. Kommunene kan iverksette ulike tiltak som regulerer atkomst og tilgjengelighet for kommunale veier, gater og andre byrom i sentrum. Denne type tiltak kan regulere atkomst til fastsatte områder når det gjelder tidspunkt, egenskaper ved kjøretøy, aktivitet og/eller kjøremønster. Øvrige kommunale virkemidler er blant annet arealplanlegging, offentlig-privat samarbeid, tilrettelegging for lossing, lasting og lading m.m. Det er avgjørende at kommunene og de regionale og statlige virksomhetene inkluderer effektiv og miljøvennlig bylogistikk i areal- og transportplanleggingen. For å oppnå helhetlige løsninger som bidrar til reduserte klimagassutslipp fra varedistribusjon, må bylogistikk i økt grad integreres i kommunal planlegging.

Tiltak som bygger opp under innfasing av lav- og nullutslipps- og sikkerhetsteknologi, gir best effekt på kort sikt. Statlige virksomheter og kommunene kan:

- stille miljøkrav ved bygg- og anleggsprosjekter, for eksempel til fossilfrie anleggsmaskiner og mer miljøvennlig transport av varer og tjenester
- stille miljø- og utslippskrav til tjenestebiler.

Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet vurderer løpende hvilke statlige og lokale virkemidler, dvs. juridiske, økonomiske og teknologiske, som er mest effektive for å nå målet om tilnærmet nullutslipp fra varelevering i de største bysentra innen 2030.



Figur 8.5 Næringslivets behov for godstransport

Synstolking: Illustrasjon med konteinertransport med skip og tømmertransport med tog.

### 8.3 Næringslivets behov for godstransport

Næringslivet i Norge er spredt i hele landet, og en stor del andel av råvare- og industriproduksjon er lokalisert i distriktene og langs kysten. Felles for mange bedrifter er at de har en lang vei fra produksjonssted til markedet, enten det er innenlands eller utenlands. Regjeringen ønsker å satse på samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltak som gir økt effektivitet, pålitelighet, redusert transporttid, bedre sikkerhet, klima og miljø i godstransporten. Det vil bidra til å styrke næringslivets konkurransevne.

*Regjeringen vil:*

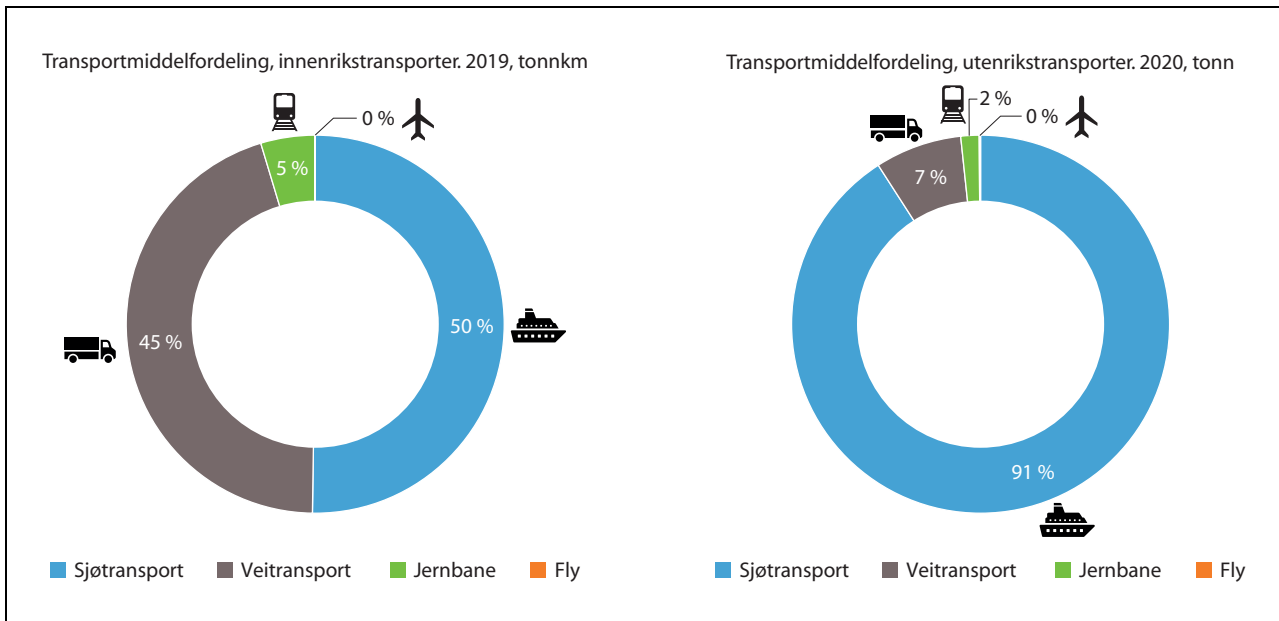
- styrke godstransport på sjø gjennom en egen nærskipfartsstrategi og nasjonal havneplan
- styrke godstransport på vei ved å bedre framkommeligheten, regularitet, tilgjengelighet og reisetid, blant annet gjennom å videreføre arbeidet med å tilrettelegge riksveinettet for inntil 25,25 meter lange modulvogntog i planperioden
- øke kapasiteten, redusere kostnadene, bedre regulariteten og lønnsomheten for gods på jernbane, blant annet gjennom kapasitetsøkende tiltak på de viktigste godsstrekningene og effektivisering av tømmertransport.

Regjeringen er opptatt av at de ulike aktørene i godstransportsystemet utfyller hverandre og at

utviklingen av disse bidrar til økt konkurransevne for næringslivet. Transportformene har hver sine egenskaper og fortrinn som gjør at de kan dekke ulike behov hos kundene og oppnå konkurransefordeler i ulike markeder. Utviklingen er i betydelig grad markedsdrevet, med stor grad av spesialisering. Samlet gir dette en bredde i transportmulighetene tilpasset næringslivets behov, også innen hver av transportformene.

Innenriks godstransport målt i tonnkilometer var i 2019 fordelt med 50 prosent sjøtransport, 45 prosent veitransport og 5 prosent på jernbane (SSBs transportytelsesstatistikk). For utenriks godstransport målt i tonn var sjøtransporten dominerende med 91 prosent i 2020, vei 7 prosent og jernbane 2 prosent. Luftfartens andel av godstransporten er lav. Transportmiddelfordelingen har vært relativt uendret over lang tid. Det er en sterk spesialisering av transporten både innenfor hver transportform og mellom transportformene. Figur 8.6 illustrerer transportmiddelfordelingen innenriks og utenriks.

Kapasiteten i transportinfrastrukturen er i hovedsak god. For sjøtransporten er det god kapasitet i de aller fleste havner og i farvannene. Langtransport på vei beslaglegger lite av kapasiteten i transportkorridorene. Distribusjonstransporten på lokalveinettet, særlig i de større byene, har større utfordringer når det gjelder kapasitet. Godstransport på jernbanen har et fortrinn som en klimavennlig, kapasitetssterk og arealeffektiv del av transportsystemet. En utfordring for godstrans-



Figur 8.6 Transportmiddelfordeling, innenriks transportarbeid og utenriks transportvolum<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Figur 8.6 (SSB transportytelsesstatistikken) viser transportvolum for innenrikstransporter i 2019 (tonnkilometer) og utenrikstransporter i 2020 (tonn) og tar med transport av råolje og gass (som utgjør en betydelig andel av godstransporten på sjø), men tar ikke med transitt av malm. Figur 8.6 viser noe høyere andel transportvolum for sjøtransport enn figur 2.3. Figur 2.3 (TØI-rapport 1825/2021) viser utenriks- og innenrikstransport (tonnkilometer) på norsk område samlet, der råolje og naturgass ikke er med, men transitt av malm med jernbane (gjennom Sverige) er med.

Synstolking: Figuren viser to kakediagrammer med fordelingen av godstransport for innenrikstransport i 2019 og utenrikstransport i 2020. Innenriks viser tallene at halvparten av totale tonnkilometer går med sjøtransport, 45 prosent på vei og 5 prosent på jernbane. For utenrikstransporten er 91 prosent på sjø, 7 prosent på vei og 2 prosent på jernbane, målt i tonn.

Kilde: SSB transportytelsesstatistikken og utenrikshandelsstatistikken

port på bane er begrenset kapasitet i infrastrukturen.

### 8.3.1 Ambisjoner på godstransportområdet

De vedtatte målene for transportpolitikken i denne transportplanen er viktig for innretningen av godstransporttiltakene. Regjeringen vil satse på samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltak som gir økt effektivitet, pålitelighet, redusert transporttid, bedre sikkerhet, klima og miljø og som dermed vil bidra til å styrke næringslivets konkurranseevne.

Menon, Transportøkonomisk institutt og DNV GL viste i rapporten *Klimatiltak innen godstransport* fra 2019 at potensialet for godsoverføring er vesentlig mindre enn tidligere anslått. Som følge av spesialiseringen på vei-, sjø-, bane- og lufttransport er konkurranseflatene begrenset. Godsoverføring mellom transportformene er et tiltak for å redusere skadekostnader og er mest relevant på noen lengre strekninger. På tross av en langvarig ambisjon om godsoverføring, har fordelingen mellom transportformene vist seg å være tilnærmet uendret siden 1970.

Regjeringen legger opp til en godspolitikk som videreutvikler den enkelte transportforms for-

trinn. Samtidig styrkes samspillet mellom transportformene, slik at vi får en effektiv, sikker og klima- og miljøvennlig godstransport. I analyser av samfunnsøkonomisk lønnsomhet er det viktig å vurdere ny kunnskap om skadekostnader og internalisering av disse skadekostnadene i de ulike godstransportformene. Samfunnsøkonomisk lønnsom godsoverføring fra vei til sjø og jernbane, kan bidra til lavere skadekostnader for samfunnet. Regjeringen har derfor som ambisjon å overføre 30 prosent av gods over 300 km fra vei til sjø og bane innen 2030. Viktige tiltak for godstransport på sjø vises i nærskipfartsstrategien, se kapittel 8.3.2 og for godstransport på bane i kapittel 8.3.4. For å kunne oppnå godsoverføring i et så stort omfang som ambisjonen sikter mot, vil det være behov for omfattende økonomiske virkemidler og investeringer ut over det som foreslås i denne meldingen.

### 8.3.2 Godstransport på sjø – nærskipfartsstrategi og nasjonal havneplan

Sjøtransport er en effektiv og sikker transportform som krever relativt lite infrastruktur. Godstransport på sjø er energieffektivt, og klimagass-

utslippene pr. transportert tonn er i gjennomsnitt lave. Målt i tonn blir rundt 90 prosent av samlet godsmengde i utenrikshandelen fraktet på sjø, mens skip står for om lag halvparten av godstransporten innenriks målt i transportarbeid. Skadekostnader knyttet til arealbeslag, støy, lokal luftforurensning, utslipp av klimagasser, tap av naturmangfold, ulykker og personskader er lave sammenliknet med de andre transportformene.

Nærskipsfartsrederiene frakter gods og passasjerer mellom norske havner eller mellom havner i Norge og Europa. Nærskipsfarten er avhengig av aktiviteten i norsk og europeisk økonomi. Lønnsomheten i næringen er i høy grad avhengig av hvilket marked rederiene opererer innenfor.

I Meld. St. 10 (2020–2021) *Grønnere og Smartere – morgendagens maritime næring* pekte regjeringen ut en retning for den maritime politikken. Gjennom å ta i bruk og utvikle ny teknologi som bygger opp under norsk klima- og miljøpolitikk, og tilrettelegging for grønn verdiskaping og grønne arbeidsplasser i maritim næring, kan maritim næring videreutvikle sitt konkurransefortrinn. Maritim næring benytter en rekke virkemidler fra ulike deler av virkemiddelapparatet, dette inkluderer både generelle og sektorspesifikke programmer i Norges forskningsråd, Innovasjon Norge og Enova.

Regjeringen har en ambisjon om å halvere utslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030, sammenliknet med 2005, og å stimulere til lav- og nullutslippsløsninger i alle fartøykategorier. Satsing på grønn skipsfart kan bidra både til at vi når klimamål og samtidig skaper nye lønnsomme arbeidsplasser. Handlingsplanen for grønn skipsfart fra 2019 danner grunnlaget for arbeidet med klimavennlig sjøfart og fiske. I Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021–2030* tar regjeringen ytterligere grep for flere fartøysegmenter for å bidra til at ambisjonen om halvering av utslippene nås. Det vises til kapittel 6.1 for nærmere omtale av klimaplanen og virkemidlene for å følge opp denne.

Sjøtransport er svært konkurransedyktig på pris, men på grunn av lengre transporttid enn vei-transport, ligger hovedfortrinnet i frakt av store volumer og tungt gods over lengre avstander. Bulktransporten utgjør den største andelen. Ny kunnskap viser at også korte sjøtransporter kan være attraktive når det er nærhet mellom havn og næringsliv, og når logistikkjeden for øvrig er effektiv.<sup>4</sup> Sjøtransportens konkurransevne avhenger ikke bare av selve sjøtransportens effektivitet, men også i betydelig grad av kostnads-

nivået og effektiviteten i havner og tilsluttet vei-transport. Alle delene i logistikkjeden må fungere godt hver for seg og sammen. Sjøbaserte dør-til-dør-tjenester kan involvere mange ulike aktører i komplekse nettverk. Havnene utgjør bindeleddet mellom sjøtransport og landbasert produksjon, konsum og transport. Med lang kystlinje, et sjønært næringsliv og en desentralisert bosetting har Norge et svært variert havnetilbud. Det er over 3 000 ulike havneterminaler eller anløpssteder langs kysten, med et bredt og variert tilbud av tjenester. De fleste av disse er etablert av private aktører for å betjene egen næringsaktivitet, og det går store godsvolum over forsyningsbasene til oljeindustrien, olje- og gassterminalene og terminaler for malm og annen tørrbulk. De kommunale havnene dekker på sin side etterspørselen fra vareeiere som hver for seg har mindre volumer.

Regjeringen vil støtte opp under sjøtransportens fortrinn og legge til rette for at den blir mer effektiv, klima- og miljøvennlig og sikker. Virkemidlene skal ses i sammenheng for å sikre sjøtransportens rammebetingelser og gi næringslivet et best mulig transporttilbud. Samtidig er det viktig at ulempene som godstransporten påfører samfunnet i form av blant annet klimagassutslipp, forurensning, ulykker, støy samt kostnader til drift og vedlikehold, reduseres. Nedenfor omtales tiltakene i regjeringens strategi for nærskipsfarten.

#### *Farvannsutbedringer*

Statens utbedringsansvar omfatter farvannet langs hele kysten og farvannet ved alle havner og havneanlegg som er åpne for alminnelige ferdsel. Ansaret gjelder uavhengig av om havnen er kommunalt, fylkeskommunalt eller privat eid. Tiltakene gjennomføres for å redusere sannsynligheten for ulykker, bedre framkommeligheten for skipstrafikken i trange farvann og for å redusere seilingsdistanse. I tillegg vil utdypingstiltak ofte innebære at det fjernes forurensede masser. Dette bedrer miljøtilstanden i og rundt havner og i omkringliggende sjøareal. Denne type «miljømudring» gjennomføres ofte i samarbeid mellom Kystverket, miljøvernmyndighetene og kommunene. Når Kystverket utreder tiltak i farvannet, blir utdyping, mudring og merking (bedre navigasjonsveiledning) sett i sammenheng.

Som oppfølging av regionreformen vil alle statlige fiskerihavneanlegg overføres til fylkene på

<sup>4</sup> DNV GL (2020): *Kartlegging av innenlands bulktransport – del 2*. Rapportnr. 2020-0097

sikt. Kystverket vil vurdere farvannsutbedringer inn til havner der fisk og fiskeprodukter utgjør en vesentlig del av godsomsetningen, på lik linje med andre typer havner.

*Tiltak:*

- gjennomføre en rekke nødvendige farvannsutbedringer for å styrke sjøsikkerheten og bedre framkommeligheten for fartøy. Aktuelle prosjekter er nærmere omtalt i kapittel 10 og 11.

*Nasjonal havneplan – havnestruktur*

Havnestrukturen styres av markedet, og skipsfarten anløper over 3 000 ulike havner og kaianlegg langs kysten. Nærhet mellom bedrift og havn gir grunnlag for et effektivt transporttilbud med kapasitet til å håndtere store godsmengder. Et geografisk spredt havnetilbud begrenser behovet for veitransport, gir lavere transportkostnader for næringslivet og reduserer de samfunnsøkonomiske kostnadene forbundet med transport. Dagens desentraliserte havnestruktur er derfor hensiktsmessig, og regjeringen vil legge til rette for å opprettholde denne. Dette innebærer at ordningen med utpekte «stamnetthavner»<sup>5</sup>, som skulle prioriteres ved statlige utbedringer av farvannet, nå avvikes.

*Tiltak:*

- utvikle betegnelsene «stamnetthavn» og «stamnetterminal», slik at statlige virkemidler og ressurser til farvannsutbedringer benyttes der behovene er størst.

*Navigasjonsinfrastruktur*

Navigasjonsinfrastrukturen omfatter fyr, merker og annen navigasjonsveiledning i kystnære farvann som øker sjøsikkerheten. Infrastrukturen favner et vidt spenn av innretninger, med hensyn til teknologi, navigasjonsmessig betydning, alder, tilstand og vedlikeholdsbehov. Teknologisk utvikling vil bidra til nye, kostnadseffektive og mindre vedlikeholdskrevende løsninger.

<sup>5</sup> 32 kommunale havner eller havneterminaler er i dag utpekt som stamnetthavner. Disse havnene har imidlertid ingen særskilt status etter den nye havne- og farvannsloven, som trådte i kraft 1. januar 2020. Staten har nå ansvar for utbedringer som gjøres av hensyn til sikkerhet og framkommelighet for den alminnelige ferdselen i hele farvannet, også i innseilingen til havner eller havneterminaler.

*Tiltak:*

- prioritere å lukke vedlikeholdsetterslepet, slik at sjøsikkerheten og framkommeligheten for skipstrafikken opprettholdes
- videreutvikle og modernisere infrastrukturen, slik at den risikoreduserende effekten optimaliseres og drifts- og vedlikeholdskostnadene reduseres.

*Lostjenesten og sjøtrafikksentralene*

Lostjenesten styrker sjøsikkerheten gjennom å bidra til at fartøy som seiler langs kysten har navigatører med tilstrekkelig farvannskunnskap og kompetanse. Sjøtrafikksentralene overvåker skipstrafikken i områder der den utgjør stor risiko, og kan gi navigasjonsrelevant informasjon og navigasjonsveiledning ved behov. Samlet sett bidrar tjenestene til trygg og effektiv ferdsel langs kysten. Lostjenesten og driften av sjøtrafikksentralene er i all hovedsak brukerfinansiert, med unntak av sjøtrafikksentralen i Vardø.

*Tiltak:*

- ta i bruk ny teknologi der det kan bidra til å styrke sjøsikkerheten og/eller effektivisere los- og sjøtrafikksentraltjenestene.

*Meldingstjenester og overvåking av skipstrafikken*

Meldings- og informasjonstjenester gir navigatører på fartøy langs kysten relevant informasjon og forenkler rapporteringen til norske myndigheter. Disse tjenestene er i hovedsak digitale, men det kan være rom for ytterligere effektivisering og forbedringer. Overvåking av skipstrafikk i norske kyst- og havområder, blant annet gjennom mottakere for signaler fra fartøyenes antikollisjonssystem Automatic Identification System (AIS), gir et detaljert situasjonsbilde som gjør det lettere å gi assistanse eller iverksette skadebegrensende tiltak til rett tid.

*Tiltak:*

- drifte og videreutvikle meldings- og informasjonstjenestene og overvåkingen av skipstrafikken.

*Tilskuddsordning for nærskipfart (insentivordningen)*

Ordningen bidrar til å nå de transportpolitiske målene gjennom å bedre tilgangen på sjøtransport for næringslivet og redusere de samlede skade-

kostnadene fra godstransport ved å flytte gods fra vei til sjø. Tilskuddene går til deler av driftskostnadene eller investering i omlastningsutstyr ved etablering av nye samfunnsøkonomisk lønnsomme sjøtransporttilbud som ellers ikke ville blitt etablert. Tilskuddet er en starthjelp som reduserer risikoen ved nyetablering. Det er et krav at det nye sjøtransporttilbudet skal være levedyktig etter støtteperioden (maksimum tre år). En forutsetning for å få tilskudd er at det nye sjøtransporttilbudet gir nytte for samfunnet i form av reduserte klimagassutslipp og reduksjon av andre skadeposter.

*Tiltak:*

- videreføre eksisterende tilskuddsordning for nærskipfart (insentivordningen).

*Tilskuddsordning for investering i effektive og miljøvennlige havner*

Ordningsordningen skal bidra til å effektivisere logistikkjeden og styrke sjøtransportens konkurransevne gjennom å støtte opp om mer effektiv infrastruktur og logistikk i havnene. Dette vil redusere kostnader og tidsbruk, bedre samspillet mellom transportformene og bedre transportkvaliteten. Spart tid for skip eller lastebiler i havn vil i tillegg redusere utslipp og støy. Tilskuddsordningen er et viktig virkemiddel rettet mot havnene som gir økt framkommelighet for gods. Effektiviseringsgevinstene kan komme aktører i hele logistikkjeden til gode. Tilskudd kan benyttes til investering i havneinfrastruktur, tilgangsinfrastruktur fra vei og sjøsida og mudring. Dette inkluderer også nye teknologiske løsninger som *Smart Gate*<sup>6</sup>. Alle typer havner, både private, kommunale og fylkeskommunale, som håndterer gods og er allment tilgjengelige, kan søke om tilskudd.

*Tiltak:*

- styrke tilskuddsordningen for investering i effektive og miljøvennlige havner.

*Transportplanlegging, myndighetsutøvelse og forvaltningsoppgaver i farvannet og i havnene*

Kystverket dokumenterer utvikling, utfordringer og muligheter i sjøtransportsektoren og i havnene og utarbeider faglig beslutningsunderlag for valg

og prioriteringer. Etaten utøver myndighet og ivaretar forvaltningsoppgaver etter blant annet havne- og farvannsloven og forurensningsloven, og deltar i ulike planprosesser etter plan- og bygningsloven.

*Tiltak:*

- ivareta sjøtransportens interesser og bidra til at havnene har tilstrekkelig gode operasjonsbetingelser og utviklingsmuligheter gjennom planlegging, myndighetsutøvelse og forvaltning.

*Beredskap mot akutt forurensning*

Selv om sjøsikkerheten er god og vi har en rekke effektive og forebyggende tiltak, forekommer det ulykker. Det er derfor etablert en beredskap mot akutt forurensning som skal forhindre eller redusere miljøkonsekvenser av ulykker, jf. kapittel 8.5.3. Beredskapen er tilpasset både omfanget av sjøtransporten og de mulige miljøkonsekvensene.

*Tiltak:*

- sørge for at det jevnlig gjennomføres miljørisiko- og beredskapsanalyser, og at beredskapen dimensjoneres og innrettes i tråd med oppdatert kunnskap.

*Short Sea Promotion Centre Norway (SPC-N)*

Short Sea Promotion Centre Norway (SPC-N) er et kompetansesenter for nærskipfart, og bidrar til å formidle kunnskap som er til nytte for arbeidet med å overføre gods fra vei til sjø. SPC-N samarbeider med tilsvarende sentre i andre europeiske land med sikte på å øke markedandelen for nærskipfart. SPC-N er i dag organisert under Maritimt Forum. Maritime transport- og logistikkorganisasjoner deltar i senterets styringsgruppe. Nærings- og fiskeridepartementet og Kystverket bidrar til senterets finansiering.

*Tiltak:*

- videreføre Short Sea Promotion Centre Norway.

*Grønt skipsfartsprogram*

Norsk maritim næring ligger langt framme på grønn omstilling i flere segmenter i skipsfarten.

<sup>6</sup> Automatiserte system for godshåndtering og trafikkavvikling i havner.

Nærskipsfarten er imidlertid i en tidlig fase i omstillingen. Fornyelse av lasteskipene vil være viktig for utvikling av klima- og miljøvennlig gods-transport i Norge, og lav- og nullutslippslastefartøy vil øke klima- og miljøgevinsten av å styrke godstransporten på sjø.

Grønt skipsfartsprogram er et offentlig-privat partnerskap med over 55 private aktører og elleve offentlige observatører. Programmets visjon er at Norge skal etablere verdens mest effektive og miljøvennlige kystfart. Siden oppstart i 2015 har Grønt skipsfartsprogram satt i verk 28 pilotprosjekter der åtte er realiserte eller under bygging. Dette omfatter prosjekter som ser på nullutslippsdrivstoff som hydrogen og ammoniakk, og prosjekter som søker å modne fram skipstransporten for morgendagen med økt automatisasjon og smarte løsninger. I 2020 etablerte Grønt Skipsfartsprogram et servicekontor for fornyelse av lasteskipflåten, som skal bidra til å styrke både vareeieres interesse for grønn skipsfart, og rederienes evne til flåtefornyelse.

#### Tiltak:

- videreføre Grønt skipsfartsprogramms arbeid med grønn flåtefornyelse av lasteflåten i nærskipsfart.

#### Låne- og kondemneringsordning i nærskipsfart

Skip i nærskipsflåten har høy gjennomsnittsalder, og mangel på flåtefornyelse i dette segmentet kan forklares med relativt lav lønnsomhet og lav grad av egenkapital hos rederiene. Dette begrenser rederienes muligheter for lån og dermed deres evne til å investere i nye fartøy. Den lave lønnsomheten skyldes i høy grad at fraktmarkedet er åpent og preget av sterk konkurranse. Ordninger for å stimulere til flåtefornyelse ble derfor etablert i 2020. Målet med kondemneringsordningen er å bidra til reduksjon i klimagassutslipp ved at eldre skip i norske farvann kondemneres og erstattes med lav- og nullutslippsfartøy. Under låneordningen kan det gis lån til kjøp av et lav- og nullutslippsfartøy eller til investeringer i et brukt fartøy som bygges om for å gi lavere utslipp.

#### Tiltak:

- vurdere å videreføre kondemneringsordningen for skip i nærskipsfart og låneordningen for skip i nærskipsfart og fiskefartøy.

#### Bruk av klimakrav i offentlige anskaffelser

I Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021–2030* varsles det økt bruk av klimakrav i offentlige anskaffelser. Dette inkluderer også sjøtransporttjenester i forbindelse med offentlige prosjekter.

#### Tiltak:

- utrede klimakrav i offentlige innkjøp av sjøtransporttjenester med sikte på innføring i 2023.

#### Infrastruktur for alternative drivstoff i havner

Grønn skipsfart trenger grønne løsninger også på land. Siden 2015 har Enova hatt en rekke konkurranser og utlysninger for bygging av landstrøm. I maritim sektor støtter Enova ladeinfrastruktur til lav- og nullutslippsferjer og -hurtigbåter, elektrifisering av sjøtransport og etablering av landstrøm i havner og på fartøy. Enova har siden 2015 gitt tilsgagn om støtte på over 700 mill. kroner til rundt 100 landstrømsprosjekter. Enova oppretter programmer og støttetilbud med sikte på å oppnå varige markedsendringer. Formålet med Enovas satsing på landstrøm er å bidra til et levedyktig marked for landstrøm. Gjennom programmene bidrar Enova til offentlig tilgjengelig infrastruktur med god bruksutnyttelse. Enova støtter også utvikling av løsninger med hydrogen og ammoniakk, som er mulige framtidige drivstoff for skipsfarten.<sup>7</sup>

*Handlingsplan for infrastruktur for alternative drivstoff i transport* ble lagt fram i 2019 og beskriver hvordan regjeringen vil legge til rette for framtidig etablering av infrastruktur for alternative drivstoff i sjøtransport. Kystverket har utviklet en kartoversikt over eksisterende anlegg for alternativ drivstoffinfrastruktur i norske havner.

Ny havne- og farvannslav legger til rette for at kommuner og havner skal kunne stimulere til bruk av landstrøm gjennom å benytte miljødifferensiering av vederlag og avgifter. En rekke kommuner og havner har allerede innført slik miljødifferensiering, basert på miljøindeks.

<sup>7</sup> Klima- og miljødepartementet styrer Enova på et overordnet nivå gjennom fireårige styringsavtaler. Gjennom den nye avtalen for perioden 2021–2024 er Enova spisset som teknologi- og klimavirkemiddel.

*Tiltak:*

- videreføre satsingen på Enova gjennom den fireårige styringsavtalen.

*Sjøkart og sjøkartlegging*

Pålitelige og gode sjøkart er avgjørende for sikker og effektiv navigasjon. Sjøkartene blir utgitt som papirkart og som elektroniske navigasjonskart (ENC) fra Kartverket. Sjømåling og kartproduksjon er ressurskrevende oppgaver, og det vil ta mange år før hele norskekysten er oppmålt etter dagens standard. Kartene må holdes oppdatert i takt med endringer på sjø og land. Marine grunnkart i kystsonen og kartlegging av havnedata bidrar til et bedre kunnskapsgrunnlag om det kystnære havområdet og havneinfrastrukturen langs kysten. Dataene gir mulighet for at næringslivet kan utvikle mer bærekraftig produksjon. Detaljerte data om terreng og infrastruktur til lands og til vanns er grunnleggende for sikker og effektiv ferdsel, og for å oppskalere intelligente transportsystemer. Dette vil kunne gi besparelser for både rederi og havner.

*Tiltak:*

- videreføre arbeidet med å dekke norskekysten og Svalbard med moderne arealdekkende dybdemålinger. Kartleggingen vil bli prioritert ut fra blant annet trafikkbelastning og beredskaps- og risikovurderinger.

### 8.3.3 Tiltak for mer effektiv godstransport på vei

Som hovedregel er persontransporten dimensjonerende for kapasitetsutvidelser i veinettet. Lastebiler utgjør kun 4 prosent av alle kjørte kilometer på vei, mens persontrafikk utgjør 80 prosent. Langtransporten på vei utgjør i liten grad en utfordring for kapasiteten i veinettet.<sup>8</sup> Kapasitetsutfordringer knyttet til distribusjon av gods i by må håndteres som en integrert del av bypolitikken, jf. kapittel 8.2.

Tiltakene for godstransport på vei vil bedre framkommeligheten, og tiltak som påvirker regularitet, tilgjengelighet og reisetid er viktigst. Dette omfatter drift, vedlikehold samt mindre utbedringstiltak som utretting av kurver for å legge til rette for lengre kjøretøy og færre ulykker. Ved

utgangen av planperioden vil det være etablert en infrastruktur for samvirkende intelligente transportsystemer som legger til rette for veitransportløsninger med framtidige automatiserte løsninger.

I 2018 var 40 prosent av riksveinettet tilrettelagt for inntil 25,25 meter lange modulvogntog. Store deler av riksveinettet var åpnet for modulvogntog pr. januar 2021. Det legges opp til at denne andelen skal økes ytterligere i planperioden. Innfasing av modulvogntog har gitt færre kjøretøy på veinettet og dermed redusert ulykkesrisikoen, støy, utslipp og veislitasje.

Samferdselsdepartementet har satt i gang en prøveordning for tømmervogntog med totalvekt opp til 74 tonn. Prøveordningen er avgrenset til åtte kommuner i Innlandet, og vil gjelde i tre år fra våren 2021 til våren 2024. Analyseresultat og endelige rapporter med konklusjoner vil foreligge i 2024/2025. Samferdselsdepartementet legger opp til at tilskuddsordningen til utbedring på fylkesveier for tømmertransport videreføres.

#### 8.3.3.1 Tilskudd til eksportveier

Fra og med 2020 er det etablert en tilskuddsordning med mål om å bedre framkommeligheten og øke konkurranseevnen for næringslivet. Ordningen skal stimulere til utbedring av fylkesveier som er særlig viktige for næringslivets transporter. Denne ordningen blir nå en del av den nye, øremerkede ordningen til fylkesveiene, jf. nærmere omtale i kapittel 10.6.

#### 8.3.3.2 Tiltak for å sikre like konkurransevilkår innen veitransporten

Godstransport på vei er i stor grad underlagt felles reguleringer i EØS-området. Lønns- og arbeidsvilkår varierer imidlertid mellom EØS-statene, og en transportør kan ha hoveddelen av sin virksomhet i andre land enn etableringsstaten. Transport mellom to punkter i et annet land enn der transportøren er etablert (kabotasje) er tillatt i EØS-området, men med visse restriksjoner. Til tross for felles rammebetingelser kan adgangen til å drive kabotasje gi ulike konkurransevilkår i bransjen.

Regjeringen er opptatt av at konkurransen i transportnæringen skal foregå på like vilkår. Mer effektiv kontrollaktivitet langs veiene, og økt samarbeid mellom de ulike kontrollmyndighetene, er viktige tiltak. Nye teknologiske verktøy vil gi nye muligheter for kontroll. Det er innført krav om bombrikke på alle tyngre kjøretøy, og det er innført et register for brudd på yrkestransport- og veitrafikkregelverket der opplysninger utveksles mellom

<sup>8</sup> Godstransport – et oppdatert kunnskapsgrunnlag fra transportvirksomhetene januar 2020



alle EØS-land. Dette, sammen med andre tiltak som f.eks. allmenngjøring av lønn for sjåfører, skal bidra til ryddigere forhold i veitransportnæringen.

Norge har i *Road Alliance*<sup>9</sup> arbeidet for å medvirke i utviklingen av det nye EU-regelverket på veitransportområdet som trer i kraft i løpet av planperioden. Dette vil begrense adgangen til kabotasje, stramme inn muligheten for såkalte postkasseselskaper og gi mulighet for å stramme inn vilkår for utsending av sjåfører til andre land enn foretakets etableringsland.

### 8.3.4 Tiltak for framtidens godstransport på bane

Jernbanetransport bidrar til å dekke næringslivets behov for kostnadseffektiv, sikker og bærekraftig transport og er et energieffektivt alternativ på lange distanser der infrastrukturen er på plass. Kombi- og vognlasttog samler transport av gods fra ulike vareeiere. Kunder med behov for transport av store volum bruker jernbanetransport i spesialtilpassede systemer der hele tog transporterer én varegruppe, som for eksempel tømmer eller malm. I begge tilfeller bidrar jernbanens lave enhetskostnader til reduserte kostnader for norsk næringsliv.

Godstransport med stykkgoods på jernbane (konteinertransport) har hatt en krevende periode siden toppåret 2008, og er i konkurranse med lastebilnæringen. Konkurranseskraften til denne delen av jernbanetransporten påvirkes av utviklingen for godstransport på vei. Konkurranseskraften kan på den ene siden svekkes ved teknologisk og annen utvikling for godstransport på vei. På den annen side kan konkurranseskraften øke dersom veitransportens kostnader går opp som følge av for eksempel økt CO<sub>2</sub>-avgift og krav til biodrivstoff. For næringslivet er det viktig å ha tilgang til alternative transportløsninger for godstransport. I tillegg påfører gods på jernbane samfunnet i dag mindre ulemper enn gods på vei ved at jernbanen har lavere eksterne marginale kostnader som ulykker, utslipp og støy, og er mer energieffektiv.

Regjeringen ønsker derfor at gods går på jernbane der dette er hensiktsmessig og vil legge til rette for at godstransporten på bane blir mer effektiv. I første seksårsperiode skal det gjennomføres samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringspro-

sjekter på de mest trafikkerte strekningene. Dette innebærer å forlenge eksisterende kryssingsspor og etablere noen nye, slik at lengre tog kan trafikkere strekningene. Dette øker kapasiteten og reduserer enhetskostnadene for godskundene. Slike tiltak bør være ledd i en strekningsvis utvikling av tiltak og effektpakker innen godstransporten. Tiltakene settes sammen på bakgrunn av vurderinger av transportbehov og potensialet for samfunnsøkonomisk lønnsom godstransport.

Samferdselsdepartementet vil legge til rette for porteføljestyring av effektpakker for kombitransporten<sup>10</sup> på de fire viktigste strekningene for godstransport på bane, og utvikle tilbudet her i takt med markedet. Det er utarbeidet fire effektpakker med tiltak som vil styrke kombitransporten på de mest trafikkerte strekningene: Oslo–Drammen–Bergen, Oslo–Narvik, Oslo–Trondheim og Trondheim–Bodø. Tiltakene langs disse strekningene vil også komme annen godstransport på bane til gode og vil gi reduserte kostnader for næringslivet, samtidig som de kommer fjernogtrafikken til gode. Økt transportkapasitet ved lengre godstog istedenfor flere avganger gjør det enklere å utvikle person- og godstransporttilbudene samtidig. Effektpakkene som prioriteres i første seksårsperiode er nærmere presentert i kapittel 11.

Det er gjennomført kvalitetssikring av konseptvalgutredning for godsterminalstruktur i Oslofjordområdet. Utredningen anbefaler at Alnabru består som hovedterminal på Østlandet for kombitransport med jernbane. Regjeringen vil derfor i første seksårsperiode ferdigstille strakstiltak for å øke kapasiteten og effektiviteten. Det vil på sikt være behov for modernisering og oppgradering av terminalen.

Videre planlegging av økt terminalkapasitet i Trondheimsområdet vil ta utgangspunkt i en samlet godsterminal på Heggstadmoen. En utvidelse av terminalen på Heggstadmoen kommer bedre ut når det gjelder investeringskostnader og samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn en ny terminal på Torgård. En utvidelse på Heggstadmoen videreutvikler dagens infrastruktur og er i tråd med regjeringens mål om mer samferdsel for pengene. En videreutvikling av Heggstadmoen vil på samme måte som ny terminal på Torgård frigjøre de attraktive arealene på Brattøra til byutvikling. Kapasiteten ved en videre utbygging terminal på

<sup>9</sup> Road Alliance er et samarbeidsforum mellom EU/EØS-land som har sammenfallende interesser på veitransportområdet, foruten Norge bestående av, Danmark, Frankrike, Hellas, Italia, Luxembourg, Sveits, Sverige, Tyskland og Østerrike. Belgia og Nederland er observatører.

<sup>10</sup> Effektpakker for kombitransporten (konteinertransport som bruker flere transportmidler) er samlede tiltak for å oppnå en tilbudsforbedring, og kan bestå av tiltak for forbedring i for eksempel infrastruktur og rutemodeller.

Heggstadmoen vurderes som tilstrekkelig til å ivareta transportbehovet på langt sikt.

I Bergen moderniseres Nygårdstangen gods-terminal, i sammenheng med effektpakken som gir kvartersintervall på jernbanestrekningen mellom Arna og Bergen. For nærmere omtale av effektpakken, se kapittel 11.7. Prosjektet gir 50 prosent økt kapasitet med en modernisert, effektiv og utslippsfri terminal for godstrafikken.

Regjeringen prioriterer en rekke mindre investerings tiltak for gods og godsterminaler, som blant annet skal bidra til effektiv tømmertransport og til utvikling av nye markeder for jernbane. I tillegg prioriteres kapasitetsøkende tiltak med rask effekt, som mindre spor- og banestrømtiltak. Dette er relativt enkle tiltak som vil fjerne mindre flaskehals og muliggjøre større transportvolumer. I tillegg vil tiltak for mer gods på bane, som allerede er påbegynt, bli ferdig.

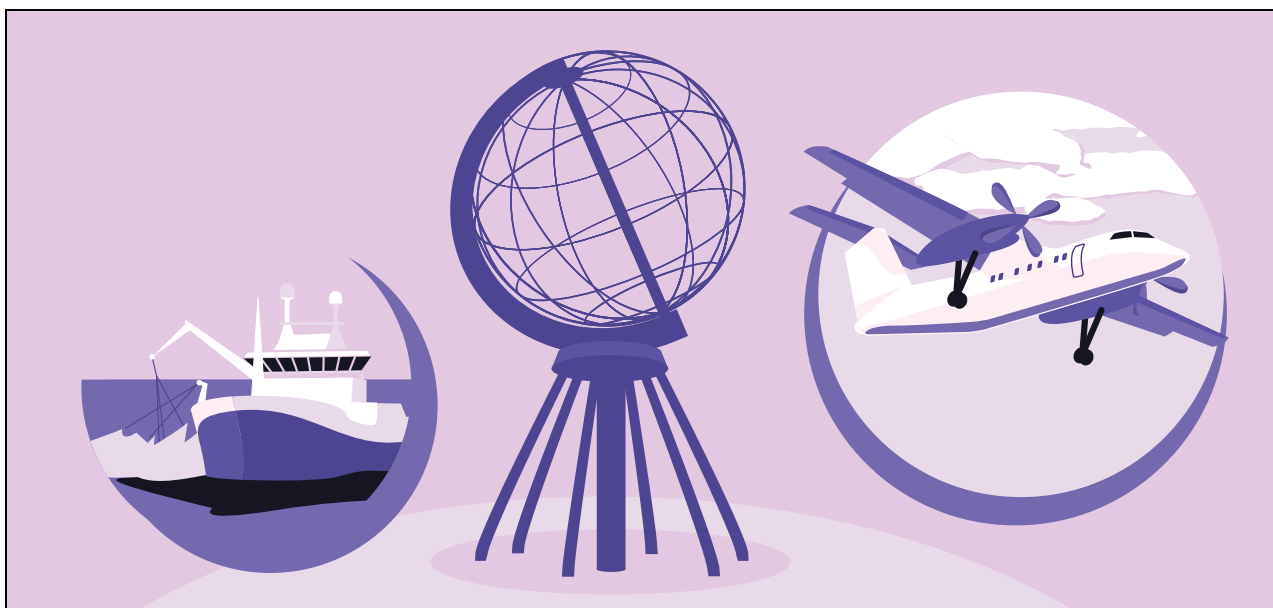
For bedriftenes transportkostnader er det viktig at jernbanen leverer et tilbud med høy punktlighet og regularitet. En kvalitetsforbedring på disse områdene kan oppnås gjennom kontinuerlig vedlikehold og fornyelse. Teknologisk videreutvikling basert på signalsystemet for jernbane, ERTMS, gir muligheter for økt kapasitetsutnyttelse og bedre samfunnsøkonomi, gjennom automatisk togframføring og optimal kjørehastighet.

### **8.3.5 Tiltak for framtidens godstransport på fly**

Norge er Nordens største marked for flyfrakt. I underkant av 130 000 tonn varer og post ble fraktet ut av Norge med fly fra Avinors lufthavner i 2019, og i overkant av 50 000 tonn ble fraktet inn til landet. 93 prosent av flyfrakten gikk gjennom Oslo lufthavn. 40 prosent av flyfrakten til/fra Oslo lufthavn lå i buken på passasjerflyene, mens 60 prosent foregikk med egne fraktfly.

Fersk sjømat, der laks utgjør det dominerende volumet, er den viktigste varegruppen som fraktes med fly. Flyfrakt er en forutsetning for å kunne tilby ferske sjømatprodukter til de store markedene i Nord-Amerika og Asia. I 2019 ble det eksportert 220 000 tonn fersk sjømat fra Norge til land utenfor Europa. Av dette gikk 80 000 tonn med fly fra Oslo lufthavn, mens resten ble transportert med lastebil eller tog til lufthavner utenfor Norge og fløyet derfra.

Regjeringen ønsker å bidra til økt eksport av sjømat og annen cargo fra norske lufthavner. Avinor eier og driver 28 lufthavner i Nord-Norge, og et av selskapets mål er å bidra til økt verdiskaping lokalt. I samarbeid med sjømatnæringen har Avinor startet et prosjekt hvor målet er å avklare hvilke forutsetninger som må være til stede for å kunne fly sjømat direkte fra lufthavner i Nord-Norge til markeder utenfor Europa på en bærekraftig måte.



Figur 8.7 Nordområdene

Synstolking: Illustrasjonen viser fiskerifartøy, globusinstallasjon og fly.

## 8.4 Nordområdene

Transportsystemet i nord bidrar til regional utvikling og skaper muligheter for næringslivet. I planperioden vil regjeringen gjennomføre flere store infrastrukturtiltak i nord.

*Regjeringen vil:*

- prioritere midler til flytting av Bodø lufthavn og til ny lufthavn i Mo i Rana i første seksårsperiode
- samarbeide med våre naboland om felles utvikling av transporttilbudet
- oppgradere og videreutvikle veinettet i nordområdene blant annet for å legge til rette for utvikling av næringslivet og utvide bo- og arbeidsmarkedsregionene
- prioritere skredsikring av rasutsatte veier
- gjennomføre utbedringer av innseilingene til Røst, Værøy, Andenes, Årviksand, Kjøllefjord og Vardø
- fortsette å styrke beredskapen mot akutt forurensning i nordområdene
- redusere transporttiden og øke kapasiteten for godstransport på jernbane
- gjennomføre og følge opp en konseptvalgutredning for transportløsninger i Nord-Norge, herunder vurderinger av behovet for Nord-Norgebanen.

Stortingsmeldingen om regjeringens nordområdepolitikk ble lagt fram 27. november 2020.<sup>11</sup> Meldingen omhandler utfordringer og muligheter i nordområdene. Samfunnsutviklingen i nord, inkludert demografiske trender, gis særlig oppmerksomhet, og transport og infrastruktur er sentrale områder. I meldingen framheves det blant annet at utvikling av transportsystemet, med infrastrukturtiltak til sjøs og på land samt grensekryssende forbindelser, er avgjørende for å sikre en bærekraftig samfunnsutvikling i Nord-Norge og nordområdene. Regjeringen vil at transportsystemet i nord skal tilrettelegge for regional utvikling og nye muligheter for landsdelens viktige næringer. Det skal utvikles på en miljømessig bærekraftig måte, og med vekt på sikkerhet og tilgjengelighet for alle. Økonomi og samfunnsutvikling i landsdelen er et nasjonalt anliggende, med et rikt ressursgrunnlag som bidrar til økonomisk vekst i hele landet.

Store deler av næringslivet befinner seg langs kysten og er avhengig av gode veiforbindelser og en fungerende hovedferdselsåre for at varene skal komme til markedet. Selv om trafikken på veinettet er lav, er veiene helt avgjørende for lokal og regional transport. For den framtidige transportutviklingen vil det være viktig å sikre kapasitet, sikkerhet og god framkommelighet på viktige ruter for næringstransporten, og å binde sammen

<sup>11</sup> Meld. St. 9 (2020–2021) *Mennesker, muligheter og norske interesser i nord*

bo- og arbeidsmarkedsregioner. Vintersesongen er særlig lang i nord, og på fjellovergangene er det utfordrende å opprettholde god regularitet. I tillegg til gode transportforbindelser innad i Nord-Norge er det også viktig med gode forbindelser med resten av landet.

Lange avstander og vanskelig topografi gjør transport med fly spesielt effektivt i nordområdene. Et godt flytilbud er viktig for effektiv transport internt i landsdelen og for å knytte nordområdene til resten av landet. De mange lufthavnene i regionen muliggjør også effektiv luftambulansetransport.

Arktisk klima og lange transportavstander i nord gjør sjøtransporten til et reelt og nødvendig alternativ til vei og bane. I de to nordligste transportkorridorene transporteres over 90 prosent av godset målt i tonnkm til sjøs. Samtidig er det særlige utfordringer for sjøtransport i nord på grunn av de lange avstandene og krevende værforhold. Skipstrafikken i nordområdene påvirkes både av sjøis og klimatiske forhold. Det er videre sårbare miljøverdier i områdene som bør beskyttes. Nye områder i nord blir tilgjengelig for næringsvirksomhet og transport på grunn av et varmere klima. Fiskeflåten trekker stadig lengre nord, cruisetrafikken har økt kraftig, og nye skipsruter vurderes i takt med ismeltingen.

Mange FoU-prosjekter i Kystverket er allerede knyttet til utfordringer i nordområdene. Utvikling av rapporteringssystemer for is kan bidra til en bedre varslingsjeneste. Det vil også kunne være aktuelt med mer overvåking, nye vurderinger av tiltak for å sikre trygg ferdsel i farvannet og økt regulering.

Det tas høyde for om lag 2,5 mrd. kroner til farvannstiltak i nordområdene (korridor 7 og 8) i første seksårsperiode. Dette utgjør i overkant av 40 prosent av midlene prioritert til farvannstiltak langs hele norskekysten i første seksårsperiode. I Nasjonal transportplan 2018–2029 ble det tatt høyde for om lag 900 mill. kroner til farvannstiltak i nordområdene i perioden 2018–2023.

Beredskap mot akutt forurensing i nord krever utvikling av nye og bedre metoder og ny teknologi. Det ses på nye drivstofftyper og hvordan disse oppfører seg under kalde forhold. Særlig gjelder dette i islagte farvann eller områder med dravis. Utviklingen i nordområdene betyr videre at utslipp kan skje på nye steder, med lange avstander til beredskapsutstyr, lite tilgang på personell og dårlige kommunikasjonsforhold. Utstyr og metoder for skadebegrensende tiltak som for eksempel opptak av olje, møter andre betingelser enn lenger sør, blant annet større utfordringer med kulde, is og mørke.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det pekt på behovene for å utbedre Longyearbyen havn for å styrke lokalsamfunnet, støtte opp under eksisterende næringsliv og legge til rette for framtidig utvikling.

Prosjektplanene omfattet en stor flytekai med terminalbygg for passasjertrafikk som vil øke kapasiteten og bedre fasilitetene for små og mellomstore skip, særlig i sommersesongen hvor det er anløp av mange passasjerskip og forskningsfartøy.

Det er fortsatt behov for nye havnefasiliteter i Longyearbyen, men forutsetningene har endret seg siden framleggingen av Nasjonal transportplan 2018–2029. Behovene må vurderes på nytt, blant annet i lys av beslutning om framtidig energiløsning i Longyearbyen. Det tas høyde for rundt 400 mill. kroner til havneprosjektet i første seksårsperiode av transportplanen.

I arbeidet med denne transportplanen er det lagt vekt på at gode hovedårer på E6 og i grensekryssende korridorer vil være viktigst for framtidig transportutvikling. Ny teknologi kan være en viktig måte å bedre framkommeligheten på, og er allerede under uttesting på E8 Skibotndalen. Se egen omtale i kapittel 5.4.

Flere nye lufthavnprosjekter i nordområdene er vurdert. Flytting av Bodø lufthavn vil frigjøre areal til byutvikling. Målet med prosjektet er å bidra til en positiv byutvikling og styrke den regionale utviklingen. En ny lufthavn i Mo i Rana vil gi en mer hensiktsmessig innflyging og muligheter for å lande og lette med større fly. Det kan legge grunnlaget for et utvidet reisetilbud og destinasjonsutvikling i regionen. Den store industri-satsingen i regionen vil nyte godt av et bedre flytilbud. Det er prioritert midler til begge disse prosjektene i første seksårsperiode.

På oppdrag av Samferdselsdepartementet har Avinor gjennomført en konseptvalgutredning for lufthavnløsninger for Hammerfest. Utredningen konkluderer med at nullalternativet, som er dagens lufthavnløsning, er det beste alternativet samfunnsøkonomisk sett. Samtidig er tilbakemeldingene fra næringsliv og kommunene at ny lufthavn i Hammerfest blant annet er viktig for transportsikkerhet og for å redusere kostnader ved forsinkelser. Prosjektet vil bli vurdert i neste rullering av Nasjonal transportplan.

I samarbeid med Statens vegvesen har Avinor også utredet framtidige transportløsninger for Lofoten, Ofoten og Vesterålen. Analysen konkluderer med at nullalternativet er det beste alternativet samfunnsøkonomisk sett. En ny stor lufthavn på Leknes, kombinert med nedlegging av Svolvær lufthavn og ny veiløsning mellom Svolvær og

Leknes, er det nest beste alternativet. Utredningen konkluderer også med at veiprojektet bør prioriteres før lufthavnstrukturen endres. Veiprojektet er ikke blant de konkrete prioriteringene i første seksårsperiode. Foreløpig er det derfor ikke grunnlag for å gjøre endringer i lufthavnstrukturen for Lofoten, Ofoten og Vesterålen.

Togtrafikken på Nordlandsbanen er diesel-drevet. Lang avstand mellom kryssingsspor av tilstrekkelig lengde begrenser kapasiteten i godstrafikken. Nordlandsbanen vil få innført signal-systemet ERTMS fra 2022. Dette vil gi fjernstyring av strekningen. Det pågår et omfattende arbeid med å forsterke fyllinger og sikre traseen bedre mot ras og utglidninger. Flere tiltak, blant annet flere og lengre kryssingsspor og tiltak på stasjoner og terminaler, skal gjennomføres på Nordlands- og Ofotbanen. Tiltakene vil redusere transporttiden og forbedre punktligheten til godstog fra Trondheim til Bodø og fra Oslo til Narvik. Fauske er i dag det nordligste punktet på Nordlandsbanen.

Regjeringen har satt i gang en konseptvalg-utredning for transportløsninger i Nord-Norge. Mandatet for utredningen ble fastsatt av Samferdselsdepartementet i januar 2021. Utredningen vil se på løsninger innenfor alle transportformene og se disse i sammenheng. Samfunns målet for utredningen er at det skal legges til rette for en infrastruktur som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens ressursgrunnlag og fremmer verdiskaping og regional- og nasjonal utvikling. Samfunnsikkerhet, beredskap, klima og miljø vil være sentrale stikkord i utredningen. Dette betyr at et viktig tema for utviklingen av konsepter i utredningen vil være E6 sin spesielle rolle for transport i landsdelen. Videre vil de viktigste luftfartsforbindelsene og sjøtransportens rolle som alternativ til landbasert transport, vurderinger av behovet for en eventuell Nord-Norgebane fra Fauske til Tromsø og den regionale strategien *Fra kyst til marked*<sup>12</sup> være sentrale temaer i utredningen.

Nord-Norgebanen vil være et viktig tema i konseptvalgutredningen. I tillegg til å se på forlengelse av jernbanen fra Fauske til Tromsø, skal også delstrekninger utredes, herunder Fauske–Narvik, Narvik–Tromsø og Narvik–Harstad. Konseptvalg-utredningen er planlagt ferdigstilt i 2023. Etter dette skal det gjennomføres en ekstern kvalitetssikring og høring av konseptvalgutredningen, før regjeringen tar stilling til anbefalingene i utred-

ningen. Nord-Norgebanen har blitt utredet en rekke ganger tidligere, senest av Jernbanedirektoratet i 2019 på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Det er likevel ikke gjennomført en konseptvalgutredning og ekstern kvalitetssikringsprosess som kreves etter statens prosjektmodell for store samferdselsprosjekter for at de skal kunne prioriteres i denne transportplanen. Dessuten er det i denne utredningen lagt til grunn en helhetlig tilnærming på tvers av transportformene. Større tiltak som Nord-Norgebanen må ses i sammenheng med eventuelle investeringer på vei, sjø eller luftfart. Utredningen skal gi et bedre faglig grunnlag for å ta stilling til hvordan vi kan bruke felleskapets midler på best mulig måte for å utvikle infrastrukturen i nord.

#### 8.4.1 Senter for oljevern og marint miljø

Senter for oljevern og marint miljø er et kompetansesenter som fremmer vitenskapelig og erfaringsbasert kunnskap om oljevern og marin forsøpling. Senteret skal være en pådriver for utvikling av kostnadseffektive og miljøvennlige teknologier, metoder og tiltak for oljevern og mot marin forsøpling, og bidra til samhandling mellom aktører innenfor feltene. Senter for oljevern og marint miljø er etablert i Svolvær. Regjeringen vil videreutvikle senteret og vurdere tiltak for å målrette senterets arbeid mot marin forsøpling.

Regjeringen har besluttet at det skal etableres testfasiliteter for oljeverntechnologi på Fiskebøl i Vesterålen. Senter for oljevern og marint miljø og Kystverket leverte 1. september 2020 en rapport om slike framtidige testfasiliteter. Etableringen skal styrke forskning og utvikling innen oljeverntechnologi rettet mot aktivitet i isfylte farvann. Samferdselsdepartementet vurderer forslagene i rapporten og har satt av 25 mill. kroner til videre planlegging av testfasilitetene i 2021.

#### 8.4.2 Regionreformen og fiskerihavneanlegg

Av hensyn til sjøsikkerhet og framkommelighet legger regjeringen opp til å gjennomføre utbedringer av innseilingene til Vardø, Kjøllefjord, Årviksand, Andenes, Værøy og Røst. På disse stedene er det betydelig fiskeriaktivitet og annen næringsvirksomhet, og tiltakene vil bedre seilingsforholdene og sikkerheten for fartøy som anløper havnene.

Som del av regionreformen vil statens fiskerihavneanlegg overføres til fylkene på sikt. Overføringen skal skje gjennom avtale og det arbeides

<sup>12</sup> Utgitt av Nordland, Troms og Finnmark fylkeskommuner i 2014.

med å finne en løsning med de gjenstående fylkene fra Møre og Romsdal og nordover. Kystverket har ansvar for utbedringer i hele farvannet, herunder utbedringer inn til havner der fisk og fiskeprodukter utgjør en vesentlig del av godsomsetningen. Slike utbedringer vurderes på lik linje med utbedringer i farvannet for øvrig, og vil kunne omfatte både utdyping og utvidelse i innseiling, utdyping av havnebasseng og skjerming gjennom etablering, utbedring og forlengelser av moloer.

### 8.4.3 Internasjonalt samarbeid

Transportsystemet i nord er tett sammenvevd med nabolandene, i første rekke Sverige og Finland. Ordinære transporter til og fra Nord-Norge benyt-

ter ofte svensk og finsk infrastruktur. I tillegg er nabolandenes veiforbindelser viktige når det er stengte veier i Troms og Finnmark. Gjennom Barentssamarbeidet deltar Sverige, Finland, Russland og Norge i en arbeidsgruppe for transport som har som mål å bedre regionale forbindelser i Barentsområdet og forbedre forbindelsene til de globale markedene. Eksempelvis er bedre vinterregularitet og skjerpede krav til dekk på tunge kjøretøy fulgt opp. I tillegg arbeides det med en felles rapport som kartlegger mulige lokaliteter for døgnhvileplasser og krav til standard på disse.

Ambisjonene for de kommende årene vil blant annet være å samarbeide for å teste og igangsette ulike intelligente transportsystemer, spre kunnskap og læring om trafikksikkerhet og arbeide med grønne transportløsninger.

## 8.5 Samfunnssikkerhet – et viktig hensyn i transportpolitikken



Figur 8.8 Samfunnssikkerhet – et viktig hensyn i transportpolitikken

Synstolking: Illustrasjon med militære kjøretøy, jernbanebru og person ved datamaskin.

Transportsektoren er en sentral del av samfunnssikkerheten i Norge, og transport er definert som både en kritisk samfunnsfunksjon og som en grunnleggende nasjonal funksjon etter ny sikkerhetslov.<sup>13</sup> Både samfunnet og transportsektoren er i rask endring, og sektoren vil derfor stå overfor et komplisert og sammensatt risiko-, trussel-

og sårbarhetsbilde i årene som kommer, jf. kapittel 2.2.4.

*Regjeringen vil:*

- sikre framkommelighet og funksjonalitet i transportsystemet, både i normalsituasjon og under påkjenninger
- arbeide for et høyt transportsikkerhetsnivå og unngå store, uønskede hendelser som med-

<sup>13</sup> Jf. DSBs rapport *Samfunnets kritiske funksjoner (KIKS)* og lov om nasjonal sikkerhet (sikkerhetsloven).

fører skader på personer, miljø eller materiell, samt minske følgene av slike hendelser dersom de likevel skulle oppstå

- arbeide for å synliggjøre og inkludere samfunnssikkerhet i de samfunnsøkonomiske analysene av transportinfrastrukturprosjekter
- prioritere arbeidet med implementering av ny sikkerhetslov i transportsektoren
- opprettholde en systematisk oversikt over risiko- og sårbarhetsforholdene i transportsektoren
- styrke regulering og tilsyn med digital sikkerhet i transportsektoren, samt evnen til effektiv digital hendeshåndtering
- videreutvikle transportsektorens rolle i totalforsvaret og legge til rette for en robust sivil transportberedskap for å kunne opprettholde nødvendig transportevne i hele krisespekteret

Regjeringen fremmet i 2020 Meld. St. 5 (2020–2021) *Samfunnssikkerhet i en usikker verden*. Meldingen presenterer regjeringens politikk for arbeidet med samfunnssikkerheten i Norge i et fireårs-perspektiv. Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for samfunnssikkerhet innen vei-, jernbane-, luftfart-, kyst- og postsektoren. Departementet skal sikre et trygt, robust og velfungerende transportsystem, og sørge for at samfunnets transportbehov under kriser i størst mulig grad blir dekket. Etater, tilsyn, selskap og foretak i transportsektoren har et selvstendig ansvar for å ivareta sikkerheten innen eget ansvarsområde, og for å bidra til samfunnssikkerheten i transportsektoren generelt.

### 8.5.1 Mål og strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren

Transportvirksomhetene står overfor ulike sårbarheter og trusler, og har ulike oppgaver, forutsetninger og ansvarsområder knyttet til arbeidet med samfunnssikkerhet. Det er satt tre overordnede mål for arbeidet med samfunnssikkerhet i transportsektoren. De er relevante for alle virksomhetene, og uttrykker hva regjeringen vil oppnå med samfunnssikkerhetsarbeidet:

- opprettholde et høyt transportsikkerhetsnivå
- opprettholde framkommelighet og funksjonalitet i transportsystemene
- opprettholde en robust sivil transportberedskap

Transportsektorens samlede evne til å forebygge og unngå store uønskede hendelser i transport-

systemene, og til å håndtere og minske følgene av slike hendelser hvis de likevel skulle oppstå, er grunnleggende for å oppnå disse målene. Samtidig er det viktig at alle aktørene innen samfunnssikkerhetsarbeidet i transportsektoren drar i samme retning og har lik strategisk tilnærming til arbeidet.

*Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren*<sup>14</sup> fra 2020 legger de overordnede føringene for det felles arbeidet. Her framgår det at virksomhetene skal bidra til å nå de overordnede målene gjennom å:

- arbeide målrettet, systematisk og sporbart med samfunnssikkerhet, og bruke anerkjente standarder og styringssystemer
- arbeide risiko- og kunnskapsbasert, og sørge for kontinuerlig forbedring gjennom læring fra analyser, utredningsprosjekter, uønskede hendelser og øvelser
- utvikle og etablere relevante tiltak på egne ansvarsområder som kan bidra til å styrke samfunnssikkerheten
- synliggjøre og inkludere samfunnssikkerhet i de samfunnsøkonomiske analysene av transportinfrastrukturprosjekter
- samarbeide tett med relevante aktører i samfunnssikkerhetsarbeidet

### 8.5.2 Prioriterte områder for samfunnssikkerhetsarbeidet i transportsektoren

#### 8.5.2.1 Sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner

Ny sikkerhetslov trådte i kraft 1. januar 2019, og har som formål å trygge våre nasjonale sikkerhetsinteresser, samt å forebygge, avdekke og motvirke sikkerhetstruende virksomhet. Transport er utpekt som en grunnleggende nasjonal funksjon, noe som innebærer at et helt eller delvis bortfall av transportfunksjoner vil få konsekvenser for statens evne til å ivareta våre nasjonale sikkerhetsinteresser. I planperioden vil derfor arbeidet med å implementere den nye sikkerhetsloven i transportsektoren ha høy prioritet.

Terskelen for å utpeke infrastruktur og funksjoner som skjermingsverdige etter sikkerhetsloven er høy. Arbeidet med samfunnssikkerhet innebærer derfor også sikring av infrastruktur, systemer og funksjoner som er kritiske for samfunnet, men som ikke faller inn under sikkerhetsloven. Et viktig tiltak for å sikre en robust og sikker infra-

<sup>14</sup> <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/strategi-for-samfunnssikkerhet-i-samferdselssektoren/id2460094/>

struktur er gode risiko- og sårbarhetsanalyser. Arbeidet med å opprettholde en systematisk oversikt over risiko- og sårbarhetsforholdene i transportsektoren vil fortsette i planperioden.

#### 8.5.2.2 Digital sikkerhet

Komplekse digitale systemer og tjenester, herunder intelligente transportsystemer og tjenester, blir stadig viktigere i transportsektoren. Denne utviklingen gjør sektoren mer effektiv, brukervennlig og sikker, for eksempel gjennom bedre kapasitetsutnyttelse, effektiv styring og overvåkning av infrastrukturen. Teknologien gir også mulighet for rask varsling om alvorlige hendelser med betydning for samfunnssikkerheten. Samtidig er den digitale avhengigheten blitt en overordnet sårbarhet for hele transportsystemet. Samtlige transportformer er avhengig av en rekke digitale systemer, og eksterne innsatsfaktorer som strømforsyning og elektrisk kommunikasjon, for å levere sikre og effektive transporttjenester. Sektorens evne til å beskytte digitale systemer mot både tilsiktede og utilsiktede uønskede digitale hendelser, og til å håndtere denne typen hendelser, er derfor i økende grad en forutsetning for sikkerhet, pålitelighet og framkommelighet i transportsektoren. Digital sikkerhet skal derfor inngå som en integrert del av transportvirksomhetenes arbeid.

For å styrke den digitale sikkerheten har transportvirksomhetene etablert et samarbeidsforum for å utveksle informasjon og diskutere felles utfordringer innen digital sikkerhet. De mest sentrale infrastrukturforvalterne har også etablert egne responsenheter for digital hendelsesbehandling, og flere av virksomhetene er tilknyttet Nasjonalt cybersikkerhetssenter og Nasjonal sikkerhetsmyndighet NorCERT<sup>15</sup> sitt sensornettverk gjennom Varslingssystem for digital infrastruktur (VDI). I planperioden vil regjeringen tilrettelegge for å utvide dette samarbeidet til flere aktører, samt styrke effektiv digital hendelsesbehandling i sektoren.

Det er avgjørende at transportmyndighetene legger til rette for at de digitale systemene og tjenestene er tilstrekkelig sikret. Flere utredninger har imidlertid pekt på et behov for tydeligere regulering og tilsyn med digital sikkerhet i transportsektoren. I planperioden vil Samferdselsdepartementet derfor arbeide for å videreutvikle og til-

passe regelverk og krav til digital sikkerhet i transportsektoren, samt styrke tilsynet på området.

#### 8.5.2.3 Totalforsvaret og transportberedskap

Transport er en viktig innsatsfaktor for en rekke sektorer og samfunnskritiske tjenester. Transportberedskap er derfor en viktig del av den nasjonale beredskapen og totalforsvaret. Samferdselsdepartementets overordnede ansvar for en nasjonal sivil transportberedskap ivaretas gjennom tilrettelegging i infrastruktur og regelverk, slik at transport kan foregå på en effektiv måte også i krisesituasjoner.<sup>16</sup>

Det moderniserte totalforsvarskonseptet omfatter en gjensidig støtte mellom Forsvaret og det sivile samfunn i hele krisespektret, fra fred via sikkerhetspolitisk krise til væpnet konflikt.<sup>17</sup> I *Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren* av 2020 er støtte til Forsvaret et av de prioriterte områdene.

Understøttelse av militær aktivitet stiller strenge krav til transportsystemet. Det er derfor viktig med et godt samarbeid mellom Forsvaret og relevante virksomheter på flere nivåer. I planperioden vil regjeringen prioritere å videreutvikle transportsektorens rolle i totalforsvaret, og legge til rette for at virksomhetene i sektoren kan bidra med ressurser og kompetanse i relevante totalforsvarsprosesser og -øvelser.

Transportberedskapen er tuftet på samarbeid mellom offentlige myndigheter og private aktører, og godt samarbeid mellom disse vil være avgjørende for å kunne opprettholde tilstrekkelig transportevne under en krise. I ekstraordinære situasjoner der markedet ikke selv klarer å løse transportbehovet, har departementet blant annet hjemler til å pålegge transportaktører å utføre visse transportoppgaver. I planperioden vil det arbeides for å videreutvikle sektorregelverket på området i samarbeid med virksomhetene.

Fylkeskommunen er en viktig aktør i arbeidet med å utvikle, drifte og gjøre regionale og lokale

<sup>15</sup> *Norwegian Computer Emergency Response Team* er koordinerende enhet for IKT-sikkerhetshendelser i Nasjonalt cybersikkerhetssenter, og skal håndtere alvorlige dataangrep mot samfunnskritisk infrastruktur.

<sup>16</sup> Som et ledd i utøvelsen av ansvaret for nasjonal sivil transportberedskap leder departementet *Rådgivende forum for sivil transportberedskap* som består av representanter fra transportmyndighetene, landsforeninger innen transport og fylkeskommunene.

<sup>17</sup> Som del av Totalforsvarsprogrammet (2016–2020) har SD ledet prosjektet «Transport i totalforsvaret». Prosjektet har som mål å kartlegge status og identifisere behov for å videreutvikle transportsystemene ut ifra NATOs forventninger, samt å videreutvikle transportsektorens evne til å støtte Forsvaret i krise og krig med hensyn til transportinfrastruktur og -tjenester (lufthavner, lostjeneste, mv.) og transportressurser (fly, lastebiler, mv.). Prosjektets framdriftsplan for 2020 ble påvirket av koronasituasjonen. Arbeidet fortsetter derfor i 2021, når situasjonen tillater det.





Figur 8.9 Transport av militære kjøretøy. Foto fra NATO-øvelsen Trident Juncture i 2018.

Synstolking: Bilde av militære kjøretøy som transporteres på jernbane ved Rena stasjon.

Foto: Fredrik Ringnes/Forsvaret

transporttjenester sikre og robuste, og har også et ansvar for å organisere den regionale transportberedskapen ved større kriser. Dette innebærer å ha kartlagt behovet for transportberedskap i fylket, ha oversikt over og kontakt med sentrale transportaktører samt å ha utarbeidet krise- og beredskapsplaner. Som veieier og forvalter av kollektivtransport koordinerer fylkeskommunen transportberedskapen i samarbeid med Statens vegvesen, transportørene og andre beredskapsaktører i fylket.

#### 8.5.2.4 Klimatilpasning

Klimatilpasning handler i stor grad om forebygging av uønskede naturhendelser og risikoreduerende tiltak for å redusere skadeomfang når hendelser inntreffer. En stor andel av de uønskede hendelsene i transportsektoren, med stort omfang og samfunnsmessige konsekvenser, er nettopp naturhendelser. Klimaframskrivingene for Norge viser at hele landet vil oppleve et endret klima, med ulike effekter for ulike deler av landet. Det er ventet at uønskede naturhendelser vil øke i både frekvens og styrke fram mot 2100. Slike hendelser vil kunne gjøre stor skade i områder som tidligere har blitt vurdert som forholdsvis sikre, og dermed redusere transportsikkerheten og framkommeligheten. Den mest utbredte effekten er hyppigere og sterkere nedbør. I tillegg vil kystområder kunne være eksponert for havnivåstigning og økende fare for større stormflohendelser. Dette vil i sin tur påvirke risikoen for flom-, skred- og overvannsskader på

transportinfrastruktur. Ved nybygging av bygninger og infrastruktur skal det tas hensyn til de framtidige klimaendringene, men eksisterende bebyggelse og infrastruktur er ikke alltid konstruert for å stå imot dette. For å forebygge slike hendelser må effekten av klimaendringer vurderes i tidlige planleggingsfaser, og påvirke valg om konsept, trasé og konkrete sikringstiltak i forbindelse med bygging. Styrket vedlikehold, skredsikring, flom- og skredvarsling og målrettet beredskapsarbeid er andre sentrale virkemidler for å gjøre transportsystemet mer robust i møtet med den økte risikoen.

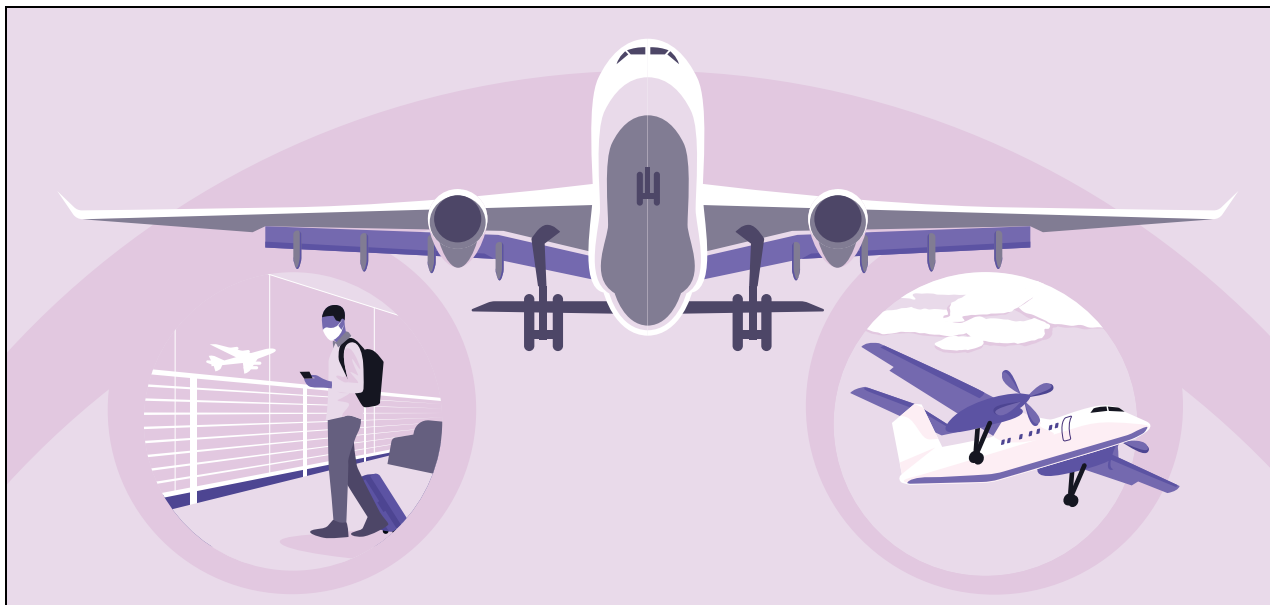
Transportsektoren må være forberedt på å både forebygge og håndtere større, hyppigere og mer alvorlige naturhendelser. Derfor er klimatilpasning et prioritert område i *Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren*. I kapittel 10.2.2 omtales klimatilpasning i arbeidet med drift og vedlikehold.

#### 8.5.3 Statlig beredskap mot akutt forurensning fra sjøtransport

Regjeringen vil i planperioden prioritere forebygging for å beskytte mennesker, miljø og samfunn mot hendelser med akutt forurensning. Regjeringen vil samtidig sørge for at beredskapen mot akutt forurensning er tilpasset og dimensjonert ut fra miljørisikoen.

Det grunnleggende prinsippet i forureningsloven er at den som driver virksomhet som kan føre til akutt forurensning skal sørge for nødvendig beredskap. Dersom ansvarlig forurenser er ukjent, ikke iverksetter tiltak eller ikke iverksetter tilstrekkelige tiltak, har kommunen plikt til å aksjonere. Staten fører tilsyn med private og kommunale aksjoner mot akutt forurensning, og kan ved behov gå inn og overta aksjonsledelsen. Den statlige beredskapen mot akutt forurensning dimensjoneres på bakgrunn av miljørisiko- og beredskapsanalyser, og utvikles og tilpasses nytt kunnskapsgrunnlag og ny tilgjengelig teknologi. I tillegg trekkes det erfaringer fra tidligere hendelser og øvelser som gir praktisk kompetanse på å håndtere ulike typer utslipp.

Kunnskap om både miljøet, forurenningstyper og -kilder og effekter av de ulike beredskapstiltakene er nødvendig for å utvikle beredskapsløsningene og til enhver tid ha rett nivå på beredskapen. Kystverket ivaretar slike beredskapsoppgaver.



Figur 8.10 Utviklingen av norsk luftfart

Synstolking: Illustrasjon med fly og person med koffert på lufthavn.

## 8.6 Utviklingen av norsk luftfart

Et velfungerende flytilbud er viktig for folk og næringsliv i hele landet. Et kraftig fall i flyreiser som følge av koronapandemien vil trolig medføre endringer i norsk luftfart.

*Regjeringen vil:*

- at flytilbudet over tid skal være godt, og vil følge nøye med på utviklingen i luftfarten framover
- legge til rette for at luftfarten skal omstilles til lavutslippssamfunnet
- arbeide videre med en strategi for norsk luftfart

### 8.6.1 Utvikling og situasjonen i norsk luftfart før koronapandemien i 2020

Et tilstrekkelig flyrutetilbud til akseptable priser og et landsdekkende nett av lufthavner er viktig for at folk skal kunne bo og arbeide i hele landet og samtidig ha tilgang til sykehus, offentlige myndigheter og andre viktige institusjoner. 43 av Norges 48 lufthavner med rutetraffikk drives av Avinor. Lufthavnene utenfor Avinor-systemet utgjør en viktig del av den totale lufthavnstrukturen, og bidrar positivt til et godt transporttilbud for folk og næringsliv. Luftfarten i Norge er særlig viktig for transport av personer ut og inn av landet, for handel og samarbeid med resten av verden og for persontransport

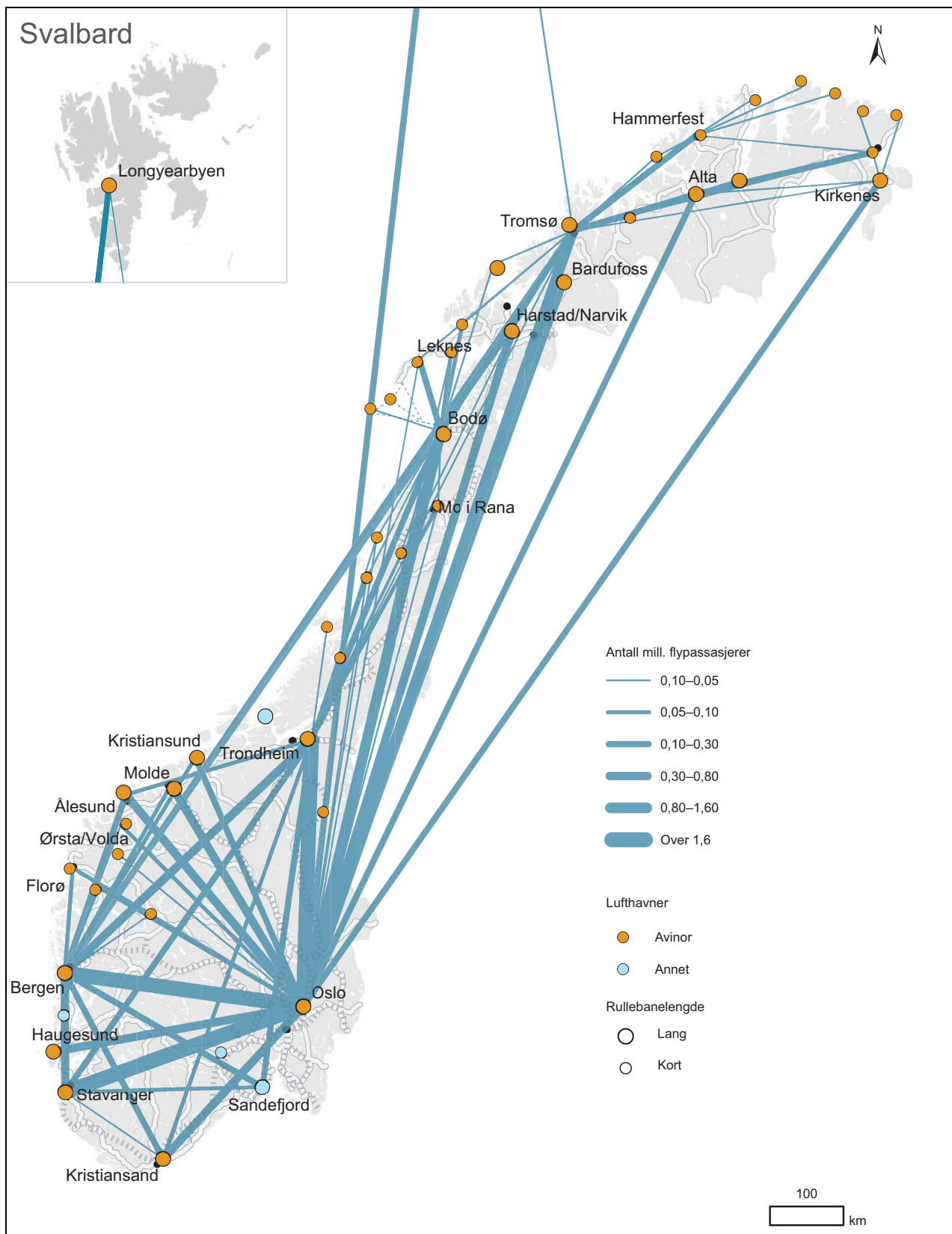
mellom de ulike landsdelene og internt i noen av transportkorridorane. Luftfartens transport av gods internasjonalt er økende. Avinor arbeider for at større deler av godset som skal til verdensmarkedet, spesielt fersk sjømat, i større grad transporteres ut direkte fra norske lufthavner.

Et godt flytilbud forutsetter at sikkerheten i sektoren tilfredsstillende nasjonale og internasjonale krav, at flyselskaper tilbyr et velutviklet rutenett, god konkurranse mellom aktørene og at luftfartsinfrastrukturen er velfungerende og godt utbygget.

I oktober 2018 ble det oppnevnt et utvalg for å utrede viktige forhold ved norsk luftfart og konsekvenser av globalisering og økt konkurranse. Utvalget leverte NOU 2019: 22 *Fra statussymbol til allemannseie* i desember 2019. Utredningen viser at flysikkerheten i Norge er høy og utvikler seg i positiv retning. Luftfart og sikkerhet er nærmere beskrevet i kapittel 7.4.

Luftfartsmarkedet i Europa ble liberalisert på 1990-tallet og førte til at nye lavprisselskaper utfordret etablerte aktører. Billettprisene falt, og antallet potensielle reisemål økte. NOU 2019: 22 beskriver at sivil luftfart fram til 2020 var en av verdens raskest voksende næringer.

NOU 2019: 22 viser at globaliseringen og liberaliseringen har hatt forskjellig betydning for innenriksmarkedet og utenriksmarkedet. I utenriksmarkedet har vi fått vesentlig lavere flypriser og en stor økning i antall flyruter. I 2019 var det over 54 mill. passasjerer til/fra norske lufthavner (terminalpassasjerer). Det var ved inngangen til



Figur 8.11 Oversikt over lufthavner og bevegelser<sup>1</sup> i innenlands luftfart (antall passasjer (2019), ansvar for lufthavnene og rullebanelengde)

<sup>1</sup> Kun ruter med 10 000 passasjerer eller mer

Synstolkning: Figuren viser et kart over Norge med Svalbard. Det er markert streker mellom lufthavnene. Streken har økende tykkelse med antall millioner flypassasjerer pr. år. Lufthavnene har ulik markering som viser om de er eid av Avinor eller har annen eier, og om rullebanen er kort eller lang.

Kilde: Avinor og Statens vegvesen

2020 nær 300 reisemål man kunne nå fra en norsk flyplass, en økning fra om lag 30 i 1992. Norge er det tiende mest tilgjengelige landet i verden, og det mest tilgjengelige landet når man vurderer tilgjengelighet pr. innbygger.

Innenrikstilbudet vokste kraftig da hovedflyplassen i 1998 flyttet fra Fornebu til Gardermoen, men hadde svak vekst etter årtusenskiftet. Prisene har falt, men ikke så mye som i utenlandsmarkedet. Kostnadene ved å operere innenlandsruter i Norge er ofte høyere enn utenlandsruter på grunn av lavere passasjervolum og mer krevende operasjonelle forhold. Den største delen av tilbudsveksten innenlands har skjedd på ruter fra Oslo lufthavn.

Vi har i Norge hatt en sunn konkurransesituasjon, med unntak av på kommersiell del av kortbanenettet. Ved inngangen til 2020 var det konkurranse på 85 prosent av tilbudt setekapasitet på det norske markedet. Innenriksmarkedet har vært dominert av Norwegian, SAS og Widerøe, som i 2018 utførte 99,4 prosent av all innenrikstrafikk ifølge NOU 2019: 22. Omtrent en tredjedel av tilbudet fra Widerøe (i 2019) rettet seg mot kortbanenettet og mer volumsvake ruter der staten kjøper flyrutetjenester.

### 8.6.2 Statens virkemiddelbruk for en velfungerende luftfartssektor

I motsetning til andre transportformer er luftfartens infrastruktur i Norge i vesentlig grad egenfinansiert. Statens virkemiddelapparat omfatter regulering særlig gjennom luftfartsloven, og statlig eierskap av lufthavner gjennom Avinor AS. Staten kjøper også flyruter der det ikke er et markedsgrunnlag for et tilstrekkelig flytilbud.

Avinor AS har ansvaret for et landsomfattende nett av lufthavner for den sivile luftfarten og en samlet flysikringstjeneste for den sivile og militære luftfarten. Avinor har de siste ti årene vært selvfinansiert gjennom avgifter fra flyselskapene og kommersiell virksomhet i tilknytning til lufthavnene. Bare åtte av Avinors lufthavner går med overskudd, og internt i Avinor skjer det en samfinansiering mellom overskuddslufthavner og underskuddslufthavner.<sup>18</sup>

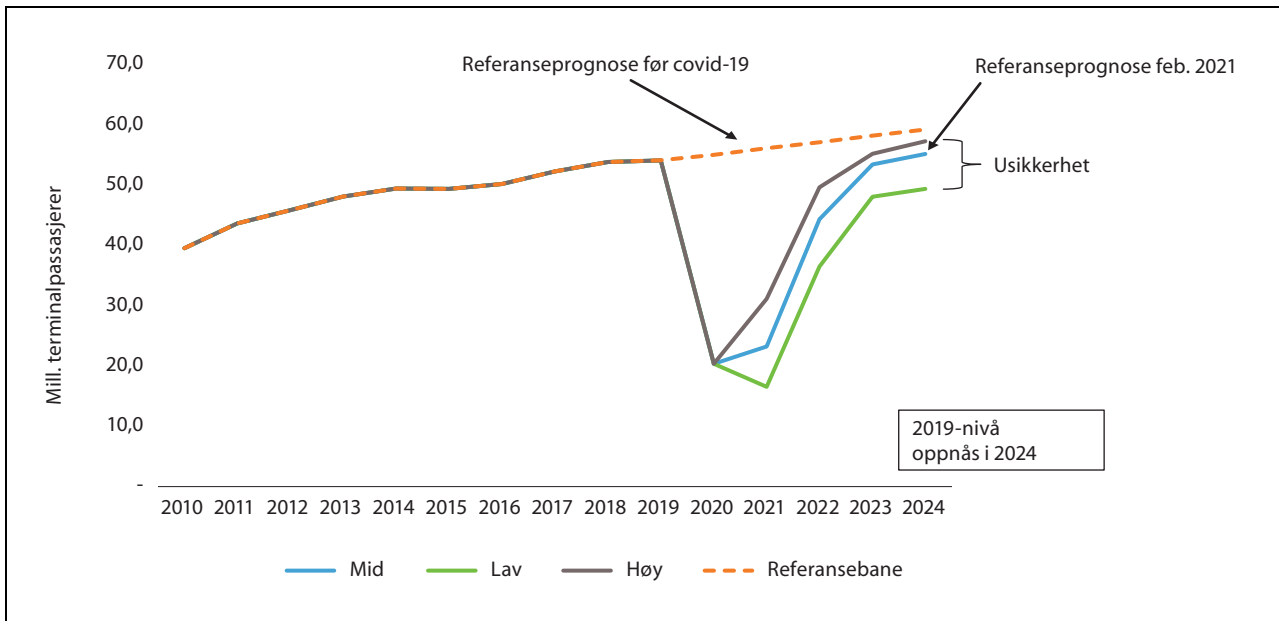
<sup>18</sup> Haugesund lufthavn eies av Avinor og drives på kontrakt av lokale aktører, og er derfor ikke omfattet av ordningen med samfinansiering. De ikke-statlige lufthavnene på Stord, Notodden og Ørland eies av fylkeskommunale og kommunale aktører, og har tidligere mottatt årlige tilskudd fra staten. Tilskuddsmidlene til de ikke-statlige lufthavnene er nå overført til fylkeskommunene. Torp lufthavn Sandefjord eies av kommunale, fylkeskommunale og private aktører og har tidligere ikke mottatt årlige statlige tilskudd.

Avinor har de siste årene investert betydelig på norske lufthavner. Dette har bidratt til økt kapasitet og gjort det mer attraktivt å operere i det norske markedet. Investeringer har vært gjort ved lufthavnene i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Utvidelse av terminalen i Tromsø lufthavn er igangsatt vinteren 2021. I tillegg er det gjort vesentlige oppgraderinger og utvidelser på svært mange av Avinors lufthavner i hele landet, inkludert sikkerhetsmessige oppgraderinger både på infrastruktur og materiell. Avinor Flysikring har investert for å fjernstyre tårn på lufthavner fra et tårnsenter i Bodø, som vil gi et bedre og mer effektivt tilbud av flysikringstjenester. Planer for flytting av Bodø lufthavn og ny lufthavn i Mo i Rana er nærmere omtalt i kapittel 11.

Staten har bidratt økonomisk for å sikre et tilstrekkelig flytilbud i hele landet fra det landsomfattende nettverket av lufthavner ble opprettet. Siden 1997 er det jevnlig gjennomført anbuds konkurranser om FOT-rutene (forpliktelse til offentlig tjenesteytelse). Widerøe har i hovedsak levert flytilbudet på disse rutene. I 2019 brukte staten om lag 700 mill. kroner på kjøp av FOT-ruter.

Staten bidrar som regulator til at luftfarten skal fungere godt, og til at det er stor vilje blant utenlandske flyselskaper til å fly på norske lufthavner. Dette skjer blant annet ved at Samferdselsdepartementet, gjennom avgiftsreguleringen, setter et tak på det provenyet som Avinor kan ta gjennom lufthavnavgiftene for å sikre at disse holder et konkurransedyktig nivå. Departementet fastsetter videre, i tråd med regelverket for *Single European Sky*, en ytelsesplan for Avinor Flysikring der krav til kostnadseffektivisering er et av parametrene.

Luftfarten er i sin natur internasjonal og grenseoverskridende. I EØS-området er reguleringen av luftfarten tilnærmet harmonisert. Dette gjør at norske aktører opererer under det samme rettslige regime som sine europeiske konkurrenter, noe som bidrar til å sikre mest mulig like konkurransevilkår. Tilsvarende gjelder for aktører i EU som ønsker å operere til, fra og i Norge. Både Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet arbeider tett opp mot EU for å sikre at dette regelverket i størst mulig grad tar hensyn til norske forhold og at Norge er på linje med resten av det indre marked. Noen av avtalene EU har med tredjeland gjelder også for Norge, selv om EØS-avtalen i utgangspunktet ikke omfatter tredjelandsrelasjoner. I tillegg har Norge et hundretalls bilaterale avtaler med tredjeland. Dette åpner markedet for ruter mellom lufthavner i disse landene



Figur 8.12 Status og utvikling for flytrafikk

Synstolking: Graf som viser faktisk utvikling i antall flypassasjerer siden 2010, og tre ulike prognoser – lav, middels og høy – for årene fram til 2024. Veksten i antall flypassasjerer fra 2010 til 2019 var jevn. Antallet falt kraftig fra 2019 til 2020. Alle tre framtidspregninger anslår at passasjernivået vil ta seg opp igjen mot 2024. Middelpregningen anslår at antall passasjerer i 2024 vil være om lag på 2019-nivå, med rundt 50 millioner terminalpassasjerer.

Kilde: Avinor

og Norge, for flyselskap fra de aktuelle avtalepartene.

### 8.6.3 Koronapandemien, framtidspregninger og regjeringens tiltak for luftfarten

#### 8.6.3.1 Koronapandemien

I mars 2020 opplevde luftfarten et kraftig og raskt fall i etterspørselen etter flyreiser, utløst av koronapandemien. Regjeringen iverksatte på svært kort tid tiltak for å opprettholde et samfunnskritisk minimum av flytilbud innenriks, samtidig som Avinor ble tilført midler for å kunne sikre infrastrukturen. Avinor har rapportert at antall flypassasjerer er redusert med 62 prosent i 2020 sammenliknet med 2019. For fjerde kvartal i 2020 var nedgangen i antall flypassasjerer 71 prosent sammenliknet med 2019. Figur 8.12 viser fallet i flytrafikken og tre prognoser for utviklingen framover.

Usikkerheten knyttet til omfang og lengde av pandemien gjør at prognosene for utviklingen i flytrafikken er svært usikre. Avinor anslår at flytrafikken kan komme tilbake på 2019-nivå i løpet av tre til fire år. Utviklingen i utenlandstrafikken er trolig mest usikker. Utsiktene i norsk økonomi er relativt gode, og det norske markedet vil også i

framtiden være attraktivt. Samtidig er det usikkerhet knyttet til endringer i reisemønster og reisevaner, for eksempel om økt bruk av digitale møter vil medføre permanent lavere etterspørsel etter flyreiser blant forretningsreisende, jf. omtale i kapittel 2.

Flyselskapene har generelt hatt lave fortjenestemarginer over tid. Flere selskaper har også hatt høy gjeld og tatt stor risiko. Fallet i etterspørsel etter flyreiser har gjort situasjonen finansielt svært krevende for de fleste. Ved inngangen til planperioden er regjeringens mål at flytilbudet i Norge over tid skal være godt. På kort sikt, til markedet normaliserer seg, er hovedmålet at det eksisterer et tilstrekkelig flytilbud innenlands.

#### 8.6.3.2 Regjeringens tiltak for luftfarten

I valg av tiltak og virkemidler i 2020 og 2021 har regjeringen lagt vekt på å opprettholde et tilbud som dekker det nødvendige transportbehovet.

Stortinget har gjennom 2020 vedtatt omfattende tiltak for å opprettholde et flytilbud i hele landet. Viktige tiltak i pakken har vært etablering av en lånegarantiordning på til sammen 6 mrd. kroner til flyselskaper med norsk driftstillatelse, omfattende kjøp av flyruter, betydelig støtte til Avinor og støtte til ikke-statlige lufthavner. Fly-



selskapene ble også gitt midlertidig fritak for betaling av lufthavnavgifter til Avinor i en periode, samt midlertidig fritak for betaling av flypassasjeravgift til staten. For FOT-rutene har staten kompensert selskapene (i hovedsak Widerøe) for bortfallet av inntekter, korrigert for reduserte kostnader. Til sammen er det brukt nær 14 mrd. kroner i 2020 på tiltak rettet mot den norske luftfartssektoren. Andre generelle tiltak av betydning for luftfarten er redusert merverdiavgift på transport, redusert arbeidsgiveravgift, utsatt skatt samt endringer i permitteringsregelverket.

Regjeringen har i januar 2021 lagt fram nye tiltak for luftfarten, blant annet er det foreslått inntil 1,5 mrd. kroner til mulig deltagelse i et hybridlån til flyselskapet Norwegian. En eventuell deltagelse fra statens side vil skje på markedsmessige vilkår og forutsetter blant annet at Norwegian får godkjent og gjennomfører selskapets samlede rekonstrueringsplan langs de linjer som er kommunisert til markedet. Til sammen har Stortinget bevilget nær 7 mrd. kroner til midlertidige tiltak rettet mot luftfartssektoren i 2021.

Vi vil nå trolig gå inn i en periode med endringer i luftfarten. Fallet i etterspørselen, overkapasitet, dårlig økonomi hos aktørene, flyselskapenes jakt på nye forretningsmuligheter og den relative attraktiviteten til det norske innenriksmarkedet bidrar til dette. Utenlandske flyselskap viser tiltakende interesse for det norske markedet, og nye aktører er i ferd med å etablere seg.

Noen av disse selskapene baserer driften på en forretningsmodell med til dels lavere lønns- og arbeidskostnader enn selskapene som har betjent det norske innenlandsmarkedet før pandemien. Kostnadsbesparelsene ved forretningsmodellen ser i stor grad ut til å være avhengig av at de utenlandske selskapene kan basere driften sin fra land med et generelt lavere kostnadsnivå enn Norge, eller som innebærer et lavere rettighetsnivå for flygende personell. Ulikhetene i forretningsmodellene kan skape konkurransemessige fordeler for noen flyselskap, og det kan gi personell som flyr i Norge et rettighetsnivå som bryter med hva vi er vant til.

Regjeringen er opptatt av rettferdig og sunn konkurranse mellom aktørene i luftfarten. Regjeringen er derfor i ferd med å innhente en utredning av de rettsforholdene som er særlig viktig for de kostnadene som er knyttet til bruk av flygende personell. Utredningen vil blant annet omfatte reglene om utsendte arbeidstakere, om det er tillatt å la personellet være selvstendig næringsdrivende, allmenngjøring av tariffavtaler, hva som

skal til for at norsk rett skal komme til anvendelse på ansettelsesforhold, og om norske og internasjonale arbeidstilsynsmyndigheter bør samarbeide tettere for å sikre konkurranse og etterlevelse av eksisterende regler.

Regjeringen vil følge nøye med på utviklingen i luftfarten framover. Konkurransetilsynet er bedt om å følge særlig med på om det norske luftfartsmarkedet fungerer godt og er basert på sunn konkurranse.

Koronapandemien innebærer også en mulighet til å styrke arbeidet med å utvikle luftfarten i utslippsvennlig retning. Hovedtrekkene i regjeringens klimapolitikk for luftfarten er presentert i Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021–2030*, og innebærer at luftfarten oppfyller sin del av Norges klimaforpliktelser. Norges komparative fortrinn skal brukes til aktivt å fremme utvikling av klimavennlig luftfart og Norge bidrar til å styrke felleseuropeiske og internasjonale klimaforpliktelser.

Regjeringen vil bidra til at norsk luftfart fortsatt utvikler seg med høy nasjonal kompetanse, sterke fagmiljøer, høy sikkerhet og at dette gir de reisende og næringslivet gode, sikre flytilbud i årene framover. Regjeringen vil legge til rette for anstendige lønns- og arbeidsvilkår.

#### 8.6.3.3 *Luftfartens omstilling til lavutslippssamfunnet*

Regjeringen vil legge til rette for at luftfarten skal omstilles til lavutslippssamfunnet. Dette er en viktig forutsetning for at vi skal kunne fortsette å reise. Klimaplanen varsler at innenriks luftfart, både kvotepliktig og ikke-kvotepliktig, vil stå overfor en karbonpris som gradvis skal økes til 2000 kroner pr. tonn CO<sub>2</sub> i 2030, målt i faste 2020-kroner. For kvotepliktig luftfart skal det tas hensyn til kvoteprisen slik at den samlede prisen på utslipp ikke skal overstige 2000 kroner pr. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter målt i faste 2020-kroner i perioden 2021–2030, med mindre kvoteprisen alene blir høyere. Utslippene kan reduseres gjennom blant annet energieffektivisering og stadig modernisering av flyflåten, mer effektiv bruk av luftrommet, innfasing av bærekraftig biodrivstoff og på lang sikt gjennom introduksjon av nye flytyper med lave eller ingen utslipp. Regionale flyruter innenlands er sikret gjennom offentlige kjøp, der praksisen er at større avgiftsendringer blir kompensert. Dette omfatter særlig mindre ruter på Nord-Vestlandet og i Nord-Norge. Økt CO<sub>2</sub>-avgift vil derfor ikke svekke tilbudet på de minste rutene i distriktene.

Regjeringen varsler i klimaplanen at det skal legges til rette for en rask innfasing av lav- og nullutslippsfly. Det skal være enkelt og attraktivt for innovatører å benytte Norge som en arena for testing og utvikling av lav- eller nullutslippsfly. Gjennom Enova og andre virkemidler vil aktører i luftfartsindustrien kunne få tilskudd til forskning, innovasjon og innfasing av utslippsreducerende teknologi. Klimapolitikken for transportsektoren er nærmere omtalt i kapittel 6.1.

#### 8.6.3.4 Særlige tiltak gjennom eierrollen i Avinor

Fallet i flypassasjerer i 2020 har rammet Avinor sterkt. Da Samferdselsdepartementet i en periode fritok flyselskapene for plikten til å betale avgifter til Avinor bidro dette, sammen med lav trafikk, til et betydelig inntektstap for Avinor i 2020. I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2020 bevilget Stortinget nærmere 4,3 mrd. kroner for å kunne gi tilskudd til Avinor i 2020. Avinor fikk samtidig også utbyttefritak og avdragsfrihet for et eldre lån fra staten i 2020. Målet med tiltakene var å legge til rette for at Avinor fortsatt skulle kunne opprettholde et nødvendig tilbud, og samtidig egenkapitalkravet i vedtektene, og at selskapet skulle kunne gjennomføre igangsatte investeringer og investeringer som ikke kunne utsettes uten betydelige kostnader. Tilskuddet skulle også legge til rette for omstilling, med mål om at Avinor så raskt som mulig skulle drive i økonomisk balanse. Tilskuddet til Avinor ble utbetalt som driftstilskudd i tre deler. Det viste seg nødvendig å utbetale 3,6 mrd. kroner av den samlede tilskuddsrammen på nærmere 4,3 mrd. kroner i 2020.

Det har også vist seg nødvendig å tilføre midler til Avinor i 2021. Det ble i Prop. 79 S (2020–2021) foreslått bevilget 2 750 mill. kroner for å ta høyde for støtte i første halvår 2021. Videre ble det varslet at regjeringen vil komme tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett dersom det er behov for ytterligere bevilgninger i 2021.

Regjeringen har siden den tiltrådte i 2013 lagt vekt på at Avinor skal drive effektivt, og har fulgt dette opp gjennom eierstyringen av selskapet. Gjennom tiltakene som har vært nødvendige i forbindelse med pandemien, ønsker regjeringen å

legge til rette for ytterligere omstilling for å sikre langsiktig lønnsomhet i Avinor. I forbindelse med utbetalingene av de første støttebeløpene til Avinor stilte Samferdselsdepartementet tydelige forventninger om at styret i Avinor skulle utarbeide en omstillingsplan som skulle medvirke til effektiv drift, riktige investeringer og langsiktig lønnsomhet i selskapet. Ved forslag til bevilgning om støtte til Avinor for første halvår 2021, jf. Prop. 79 S (2020–2021), er det lagt til grunn at Avinor vurderer ytterligere grep for å redusere underskuddet og fremme langsiktig lønnsomhet i selskapet, herunder vurderer frigjøring av kapitalverdier som ikke er kritiske for flyplassdriften.

Avinor satte i 2013 i gang et kostnadsreduksjonsprogram med mål om å gradvis redusere driftskostnadene. I 2018 var de årlige driftskostnadene redusert med 600 mill. kroner sammenliknet med referansebanen. I 2020 etablerte Avinor et nytt kostnadsreduksjonsprogram, hvor målet er å raskest mulig komme tilbake til en finansielt forsvarlig drift. Konsernets kostnader og investeringer skal være tilpasset trafikkvolumet og inntektsnivået som er forventet etablert etter pandemien. Innenfor lufthavnvirksomheten og stabs- og støttefunksjonene har programmet et mål om en årlig kostnadsreduksjon i området 725–1 225 mill. kroner fra og med 2022 sammenliknet med faktiske driftskostnader i 2019. Innenfor flysikrings-tjenesten er en årlig kostnadsreduksjon i nivå 375 mill. kroner fra og med 2024 sammenliknet med faktiske driftskostnader i 2019.

#### 8.6.4 Strategi for norsk luftfart

I NOU 2019: 22 *Fra statussymbol til allemannseie* foreslås det at regjeringen utarbeider en strategi for norsk luftfart. I Innst. 194 S (2020–2021) har Stortinget bedt regjeringen legge fram en stortingsmelding om en nasjonal luftfartsstrategi, hvor ambisjonene er å trekke linjene for en helhetlig og bærekraftig utvikling i norsk luftfart. Regjeringen vil arbeide videre med en strategi for norsk luftfart, og herunder komme tilbake med vurderinger knyttet til spørsmålet om båndlegging av areal for en tredje rullebane på Oslo lufthavn Gardermoen.







Figur 9.1 Barnas transportplan. Illustrasjon av Tim Are, Kasper, Lise Kristin, Oda, Una, Alan og Melkeveien Designkontor AS

Synstolking: Illustrasjon med kollasj av barnetegninger som har trafikk som tema.

## 9 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikk-sikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov.

*Regjeringen vil:*

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer

*Effektivt, attraktivt og trygt* er stikkord for å legge til rette for barn og unges ferdsel. Kunnskap om

### Boks 9.1 Nasjonal transportplan på 1–2–3

Nasjonal transportplan, ofte bare kalt NTP, er et veikart for hvordan vi knytter hele landet tettere sammen. Nasjonal transportplan gir en oversikt over hva som er aktuelt å bygge i Norge av for eksempel store veier og jernbanestrekninger. I planen settes det også av penger til reparasjon og vedlikehold av infrastrukturen. Det er regjeringen i Norge som legger Nasjonal transportplan fram for Stortinget. Når Stortinget så behandler planen, kan de gi beskjed til regjeringen om det er noe i den som de ønsker å endre.

I Norge skal folk være fri til å bo og arbeide der de selv vil. Derfor har Norge et omfattende transportnett som binder landet sammen. Nordmenn er verdensmestrene i å være opptatt av transport. Norge er ikke det enkleste landet å bygge veier, bruer og jernbane i, siden vi har så mange fjell, daler, fjorder og øyer – som i tillegg ofte har tøffe værforhold. Planlegging og bygging er derfor ofte vanskelig og dyrt.

Noen vil si at vi har råd til å bygge nye bruer, havner og togstasjoner overalt. Men det kan være at noen av disse pengene er bedre brukt på skoler, sykehus, idrettsbygg eller andre gode formål. Regjeringen i Norge er opptatt av å bruke skattepengene så smart som mulig. Det innebærer å løse de største utfordringene først.

Regjeringen er opptatt av hva de yngste i Norge mener, og Samferdselsdepartementet har derfor spurt barn og unge om hva de mener er

de viktigste utfordringene. Departementet har holdt en tegne- og skrivekonkurranse der alle barn har kunnet komme med sine forslag. Her har det kommet fram at trygge skoleveier, miljøvennlig transport og bedre muligheter til å komme seg fram på egenhånd er det viktigste. Dette kan du kan lese mer om nedenfor.

Dette er innspill som er viktige for regjeringen. Ingen nasjonal plan er komplett uten innspill fra de som er barn og unge i dag. Det å la morgendagens trafikanter få si sin mening er viktig for utviklingen av morgendagens transportsystem.

Innspillene har blitt til dette kapitlet: Barnas transportplan. Den viser hvordan vi følger opp innspillene deres:

- Vi jobber for nullvisjonen, det vil si at ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.
- Regjeringen setter av penger til tryggere skoleveier og nærmiljøer.
- Vi støtter *hertesoner* rundt omkring i landet, sånn at skoleveiene blir tryggere og at det blir færre biler som kjører forbi med stor fart.
- Vi jobber med å redusere utslipp fra bilkjøring, ved å gjøre det enklere å komme fram på egen hånd med sykkel eller til fots.
- Vi legger til rette for at barn og unges stemmer blir hørt, blant annet gjennom digitale kart og registreringer, planprosesser og tegnekonkurranser.

## Boks 9.1 (forts.)

I Barnas transportplan vil du blant annet lære mer om:

1. *Hvor og hvordan barn og unge ferdes i trafikken.*

Visste du at Norge er ett av få land i verden som samler inn tall og data for å få kunnskap om barns reiser? Fordi vi gjør dette vet vi at reiser til skolen og fritidsaktiviteter er de vanligste reisene barn gjør. Vi lærer i kapittel 9.1 blant annet at reiseveien har stor betydning for om vi kan gå, sykle, bli kjørt eller ta buss til skolen. Transport har også betydning for om vi deltar på fritidsaktiviteter eller ikke.

2. *Ny teknologi og nye reisemåter.*

Barn og unge ønsker ofte å klare seg selv og komme seg fra A til B på egenhånd, enten til fots eller på sykkel. Teknologi kan endre måten barn og unge reiser på. Kanskje er du en av dem som har egen elektrisk sparke-sykkel eller du har prøvd en som leies ut? Kanskje har du også fått med deg at det kan bli aldersgrense for å bruke disse? Veldig mange barn og unge skader seg hvert år på elsparkesykkel. Selv om det er morsomt å bruke, så har ikke barn og unge de samme forutsetninger som voksne for å kunne vurdere trafikksituasjoner. For å unngå farlige situasjoner og ulykker, må vi ha noen regler for bruken av elsparkesykler. I kapittel 9.2 lærer vi blant annet om hvordan teknologi kan endre måtene barn og unge reiser på. Vi lærer også at et transportsystem som bruker ny teknologi på riktig måte og tar hensyn til alle, gjør det enklere for både barn og voksne å bruke transportsystemet.

3. *Bedre trafikksikkerhet for barn og unge.*

I kapittel 9.3 lærer vi om hvordan det blir sikrere for barn i trafikken. Visste du for eksempel at i 1969 døde så mange som 103 barn i trafikken i Norge? På denne tiden var

det ikke påbudt med sikkerhetsbelte, og det var heller ikke uvanlig at barna lå bak i bilen og sov når man var ute på langtur. Femti år senere, i 2019, var det for første gang i Norges historie *ingen* barn og unge under 16 år som døde i trafikken. Heldigvis har vi i dag fått mer kunnskap, det lages sikrere biler, alle må bruke bilbelte og barn sikres bedre i både bilstol og sete. Det er viktig at vi som unge lærer oss hvordan vi skal ferdes trygt i trafikken helt fra barnehagen av. Vi må for eksempel bruke refleks når det er mørkt, bruke hjelm når vi sykler og se oss til begge sider om vi skal krysse en vei. Slike gode vaner må vi lære så tidlig som mulig, og ta med oss når vi blir voksne.

Visste du at barn og voksne forstår fart på forskjellig måte, for eksempel hvor fort en bil kommer imot når man skal krysse veien? Etersom barns hjerne ikke er ferdig utviklet, tar det lenger tid å oppfatte fart og bevegelser. Dette kan enkelte ganger føre til farlige situasjoner i trafikken. Mer kunnskap om hvordan barns hjerne virker i trafikken, kan gjøre at vi kan jobbe enda bedre med trafikk-sikkerhet for barn.

4. *Hvordan barna kan påvirke og bli tatt hensyn til i planleggingen av dagens og framtidens transportløsninger.*

Barn er i dag aktive og engasjerer seg i stadig større nasjonale og globale problemstillinger. Trygg Trafikk inviterte sommeren 2020 barn og unge til en tegne- og skrivekonkurranse på oppdrag for samferdselsministeren. I kapittel 9.4 lærer vi om hvordan registreringer av barns reiser kan brukes i planleggingen av transport. Vi lærer også hvordan barn selv ønsker at transportsystemet skal se ut i fremtiden.

## Boks 9.1 (forts.)

Nasjonal transportplan er en plan for de neste tolv årene. Hvordan Norge ser ut så langt fram i tid er vanskelig å si, men vi vet at teknologien utvikler seg raskt. I dag snakker vi om mulighetene for selvkjørende biler, droner som leverer pizza på døra og elektriske fly som ikke slipper ut klimagasser. Derfor er det viktig at vi ikke tenker at måten vi reiser på i dag nødvendigvis er slik vi kommer til å reise i framtiden. En som er tolv år i dag kan som voksen reise på helt andre måter for å besøke tante på Toten, for å hjelpe bestefar på hytta på Bømlo, eller for å levere varer til sjefen i Stavanger.

Til refleksjon så har vi listet opp noen spørsmål du kan forsøke å besvare etter at du har lest Barnas transportplan:

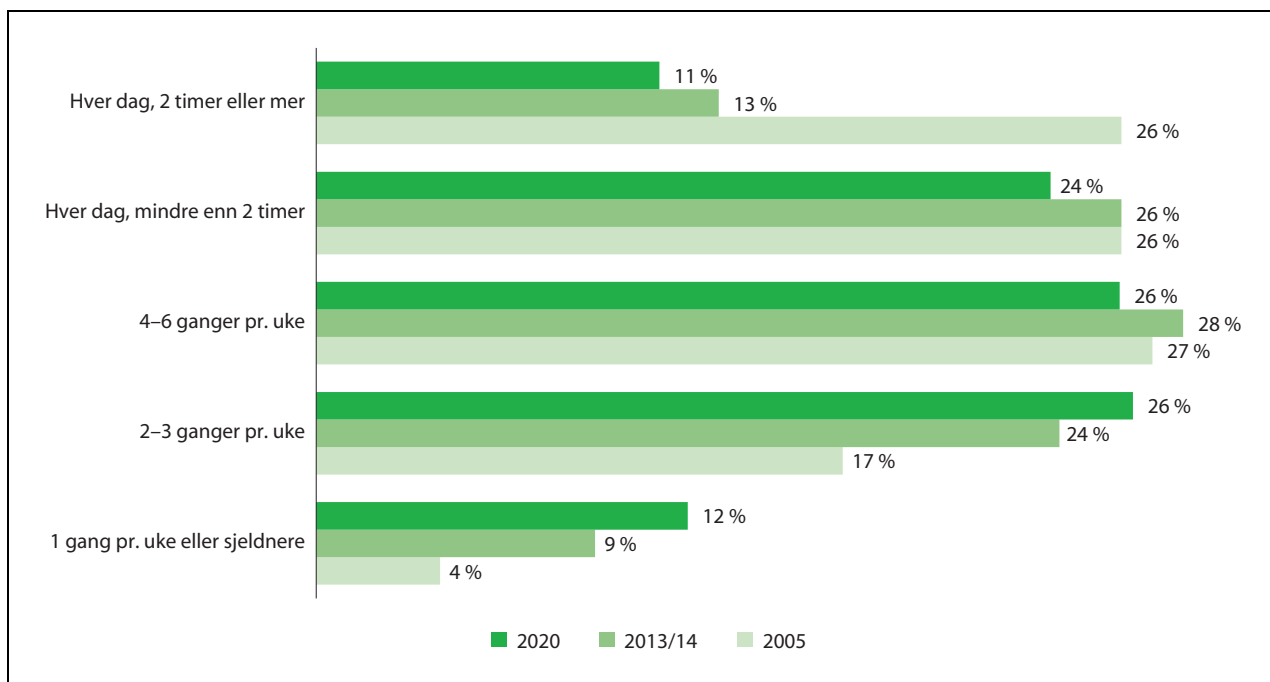
- Når, hvor, på hvilken måte og hvor ofte reiser jeg i løpet av en uke?
- Er skoleveien min trygg og på hvilken måte kunne den vært tryggere?
- Lærer jeg om trafikk og trafiksikkerhet på skolen?
- Hvordan tror jeg at vi reiser til og fra skolen i Norge om 12 år?
- Hva kan voksne gjøre i dag for at vi skal reise på en mer klimavennlig måte?

hva som er viktig for barn og unge og deres ferdsel bør ligge til grunn for hvor tiltak iverksettes. Infrastrukturen må være effektiv på barnas premisser. For eksempel må det tas hensyn til barns behov når gang- og sykkelveier plasseres. Barn og unge skal trekkes inn i planprosesser etter plan- og bygningsloven. Dette er med på å ivareta deres interesser, og gir bedre løsninger for samfunnet.

## 9.1 Barn og unges mobilitet – i by og land

Barn lever aktive og varierte liv. Norge er ett av få land i verden som samler inn kunnskap om barns reisevaner. En fersk undersøkelse<sup>1</sup> viser at nær ni

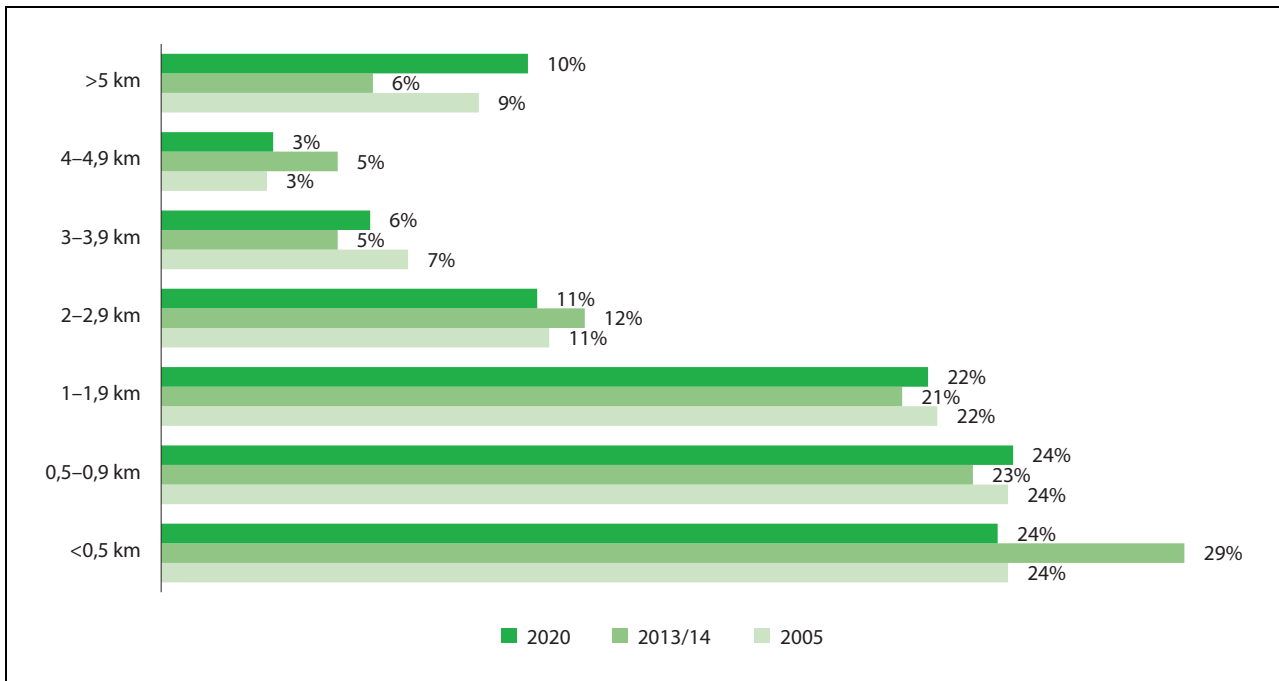
<sup>1</sup> *Barns aktiviteter og daglige reiser i 2020*, Opinion-rapport utarbeidet for Samferdselsdepartementet høsten 2020



Figur 9.2 Hyppighet lekning utendørs utenom skoletid/SFO/AKS uten voksne

Synstolking: Figuren viser et stolpediagram som sammenlikner tall fra 2005, 2013/2014 og 2020 for hvor ofte barn leker utendørs uten voksne utenfor skole- og SFO/AKS-tid. Figuren viser at hyppigheten av voksenfri utelek har gått noe ned, men at majoriteten av barna fortsatt leker ute mer enn fire ganger i uka uten voksne.

Kilde: *Barns aktiviteter og daglige reiser i 2020*, Opinion-rapport utarbeidet for Samferdselsdepartementet høsten 2020



Figur 9.3 Avstand til skolen

Synstolkning: Barna har oppgitt lengden på skoleveien i årene 2005, 2013/2014 og 2020. Avstand er gruppert i intervaller, og vises som søylediagram for hvert av årene. Avstandsgruppene er; mindre enn 0,5 km, 0,5 til 0,9 km, 1 til 1,9 km, 2 til 2,9 km, 3 til 3,9 km, 4 til 4,9 km og mer enn 5 km.

Resultatene fordeler seg som følger for hvert år innenfor avstandsintervallene:

- Mindre enn 0,5 km: 2005 24 pst., 2013/2014 29 pst., 2020 24 pst.
- 0,5 til 0,9 km: 2005 24 pst., 2013/2014 23 pst., 2020 24 pst.
- 1 til 1,9 km: 2005 22 pst., 2013/2014 21 pst., 2020 22 pst.
- 2 til 2,9 km: 2005 11 pst., 2013/2014 12 pst., 2020 11 pst.
- 3 til 3,9 km: 2005 7 pst., 2013/2014 5 pst., 2020 6 pst.
- 4 til 4,9 km: 2005 3 pst., 2013/2014 5 pst., 2020 3 pst.
- Mer enn 5 km: 2005 9 pst., 2013/2014 6 pst., 2020 10 pst.

Kilde: *Barns aktiviteter og daglige reiser i 2020*, Opinion-rapport utarbeidet for Samferdselsdepartementet høsten 2020

av ti foreldre vurderer sine barns muligheter for utfoldelse i nabolaget som meget gode eller gode, og at barna kan leke trygt på egen eiendom. I tillegg kan hele 76 prosent av barna leke på grøntområder, skogholt og andre friluftsområder, og 72 prosent på lekeplass. Stadig færre foreldre må begrense barnas lek på grunn av trafikksituasjonen. Figur 9.2 viser at barn leker mye fritt ute, selv om det er en liten nedgang fra forrige måling.

Barn er også brukere av transportsystemet og gjennomfører mange reiser. En av de viktigste reisene for barn og unge er reisen til og fra skolen. Nær tre fjerdedeler av barna har skolevei under to kilometer, men samtidig har en betydelig og økende andel barn (ti prosent) en skolevei som er over fem kilometer.

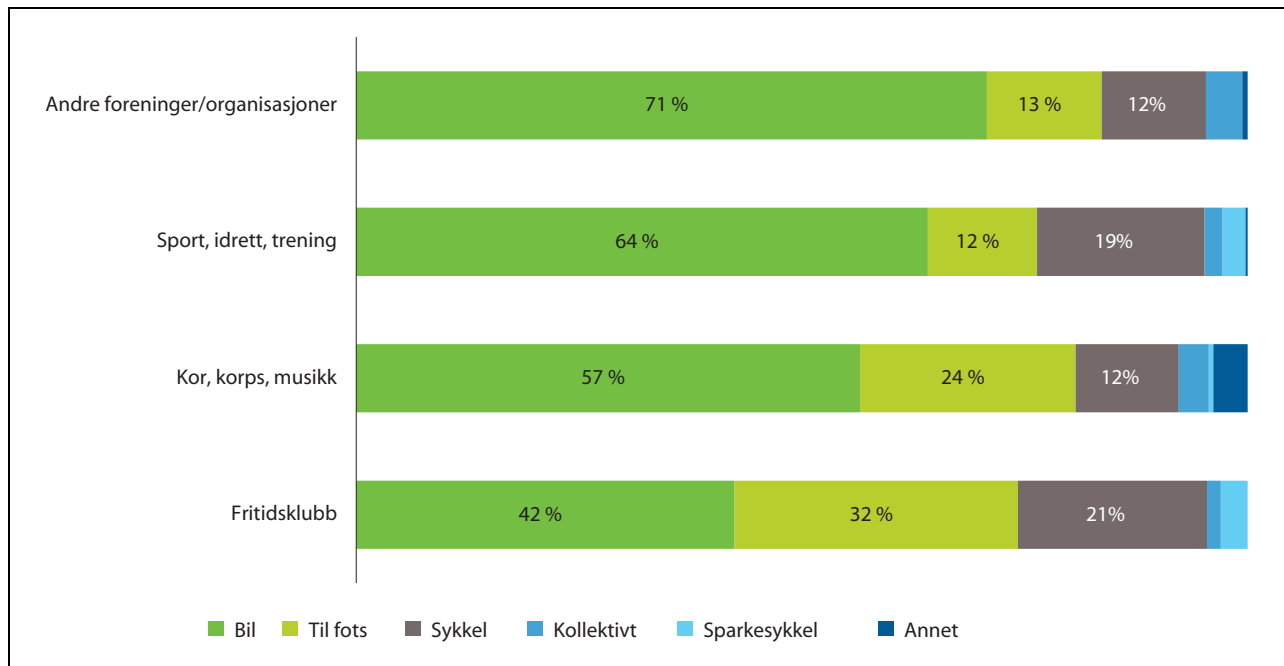
I tillegg til reise til og fra skole deltar mange barn og unge på forskjellige fritidsaktiviteter, som for eksempel trening eller musikkøving. Nær tre av ti oppgir i reisevaneundersøkelsen at det er for lang reisevei til disse aktivitetene til at de kan gå

eller sykle. I mange tilfeller løses dette ved at foreldrene kjører barna i bil. Noen foreldre avtaler samkjøring mellom seg, slik at flere barn kjøres i samme bil.

Det er naturlig nok forskjeller mellom store byer, mindre byer og distriktene, både når det gjelder utfordringer som barn og unge møter i sin reisehverdag, og i reisemønster. I undersøkelsen utført til forrige Nasjonal transportplan så en for eksempel at to av tre barn gikk eller syklet til skolen, og at barn i distriktene i større grad ble kjørt i bil til skole og fritidsaktiviteter.

I undersøkelsen fra 2020 har situasjonen vært spesiell som følge av smitteverntiltakene knyttet til koronapandemien, men funnene viser at fortsatt er det en klar overvekt av bilreiser til organisert idrett eller annen trening. For litt kortere reiser, som for eksempel reiser til lekekamerater, er det mange som går eller sykler. Andelen som bruker sykkel eller sparkesykkel øker litt for første gang på flere år, mens andelen som går til fots går noe ned. Hovedårsaken til at barn og





Figur 9.4 Reisemåte til organiserte aktiviteter

Synstolking: Barna har fått spørsmålet: Hvordan reiste du til aktiviteten sist gang? Svarene er gruppert etter aktivitetsgrupperingene: Fritidsklubb, Kor, korps, musikk, Sport, idrett, trening og Andre foreninger/organisasjoner. Reisemåtene bil, til fots, kollektivt, sparkesykkel og annet fordeler seg slik på aktivitetene:

- Fritidsklubb: bil 42 pst., til fots 32 pst., kollektivt 21 pst., sparkesykkel og annet 2 pst.
- Kor, korps, musikk: bil 57 pst., til fots 24 pst., kollektivt 12 pst., sparkesykkel og annet 7 pst.
- Sport, idrett, trening: bil 64 pst., til fots 12 pst., kollektivt 19 pst., sparkesykkel og annet 5 pst.
- Andre foreninger/organisasjoner: bil 71 pst., til fots 13 pst., kollektivt 12 pst., sparkesykkel og annet 4 pst.

Kilde: *Barns aktiviteter og daglige reiser i 2020*, Opinion-rapport utarbeidet for Samferdselsdepartementet høsten 2020

unge går, sykler eller bruker sparkesykkel er at det er praktisk og tar kort tid.

Fysisk aktivitet er bra for barns utvikling, helse og læring. Det er et mål i seg selv at barn og unge er fysisk aktive, og derfor enten går eller sykler der det er lagt til rette for det. I til-

legg reduserer det å gå eller sykle utslippene. Regjeringen har derfor som målsetting *at åtte av ti barn med skolevei opp til fire km skal gå eller sykle til skolen.*

Ny teknologi og økt internettbbruk kan på den ene siden føre til dårligere folkehelse gjennom

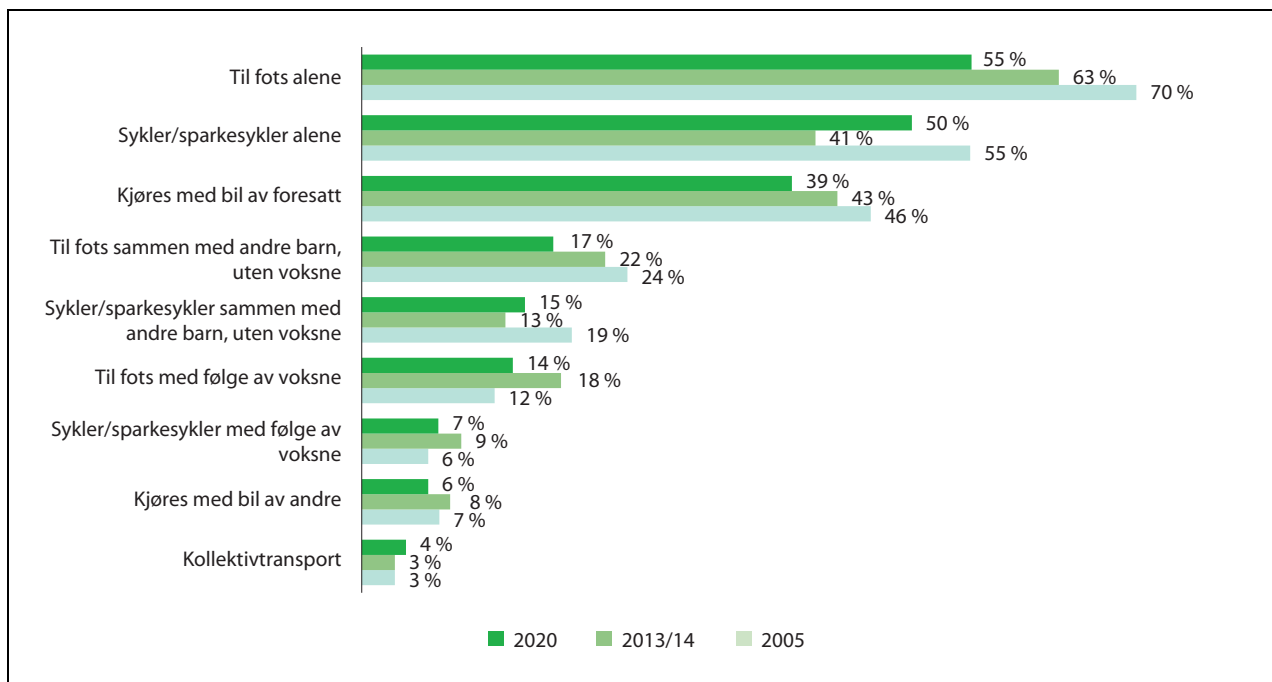
### Boks 9.2 Oppdrag 31: Rett på fritid (Redd Barna)

Barnekonvensjonen er en avtale mellom nesten alle land i verden. Der står det hvordan barn skal få leve gode liv. Artikkel 31 i barnekonvensjonen handler om barns rett på fritid og hvile. Derfor har Redd Barna i Norge gjennom prosjektet *Oppdrag 31: Rett på fritid* sett på hva barn ønsker å gjøre på fritiden, og hva som må gjøres for at dette skal bli mulig.

Ett av de mest gjennomgående funnene fra *Oppdrag 31* er at barn og unge, fra Vestre Aker i Oslo til Tana i Troms og Finnmark, anser mangel på transportmuligheter som et av de største hindrene for at de skal kunne være med på fri-

tidsaktiviteter. Barn og unge har sterke ønsker om å kunne komme seg fra A til B på egen hånd, uten å være avhengige av at noen voksne kjører dem. Videre forteller barn og unge at tilbudet av offentlige transportmidler som buss og tog ikke er tilpasset deres behov, enten de bor i byen eller på landet.

De unge etterlyser større innflytelse over kollektivtransporten; når den går og hvor den går. Anbefalingen er alltid å vurdere barns transportbehov når en planlegger kollektivtilbud. Barn bør inviteres med for å definere utfordringer og løsninger.



Figur 9.5 Reisemåte til lekekamerater

Synstolking: Barna har oppgitt reisemåte til lekekamerater i årene 2005, 2013/2014 og 2020. De alternative reisemåtene er: Til fots alene, Sykkel/sparkesykkel alene, Kjøres med bil av foresatt, Til fots sammen med andre barn, uten voksne, Til fots med følge av voksne, Sykkel/sparkesykkel med følge av voksne, Kjøres med bil av andre, og Kollektivtransport.

Prosentvis andel på de ulike reisemåtene fordeler seg slik i årene 2005, 2013/2014 og 2020:

- Til fots alene: 2005 70 pst., 2013/2014 63 pst., 2020 55 pst.
- Sykkel/sparkesykkel alene: 2005 55 pst., 2013/2014 41 pst., 2020 50 pst.
- Kjøres med bil av foresatt: 2005 46 pst., 2013/2014 43 pst., 2020 39 pst.
- Til fots sammen med andre barn, uten voksne: 2005 24 pst., 2013/2014 22 pst., 2020 17 pst.
- Til fots med følge av voksne: 2005 12 pst., 2013/2014 18 pst., 2020 14 pst.
- Sykkel/sparkesykkel med følge av voksne: 2005 6 pst., 2013/2014 9 pst., 2020 7 pst.
- Kjøres med bil av andre: 2005 7 pst., 2013/2014 8 pst., 2020 6 pst.
- Kollektivtransport: 2005 3 pst., 2013/2014 3 pst., 2020 4 pst.

Kilde: *Barns aktiviteter og daglige reiser i 2020*, Opinion-rapport utarbeidet for Samferdselsdepartementet høsten 2020

mer stillesitting og mindre fysisk aktivitet. Teknologien kan også gjøre oss mer aktive, for eksempel gjennom gåaksjoner og bruk av apper. Gå- og aktivitetsvennlige nærmiljøer er et innsatsområde i regjeringens handlingsplan for fysisk aktivitet 2020–2029 *Sammen om aktive liv*. Aktivitetsnivået varierer gjennom livsløpet, mellom kjønn og sosiale grupper. De fleste barn er tilstrekkelig aktive, men det er et fall i aktivitetsnivå allerede fra niårsalder sammenliknet med tidligere, og bare halvparten av 15-åringene er tilstrekkelig aktive. Grunnlaget for helse og livskvalitet, bevegelsesglede og gode aktivitetsvaner legges i barne- og ungdomsårene, og tidlig innsats og universelle tiltak som favner alle barn og unge er viktig.

### Boks 9.3 Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet er viktig for barn og unges fysiske og psykiske helse, og de bør være fysisk aktive minst 60 minutter daglig. Bare halvparten av dagens 15-åringene er så aktive. Aktivitetsnivået synker jo eldre barna blir, og nedgangen starter tidligere enn før – allerede ved niårsalderen. Vi må derfor gjøre det enklere, tryggere og mer attraktivt å bevege seg til fots eller på sykkel, til og fra fritidsaktiviteter, skole og daglige gjøremål. Gode aktivitetsvaner etableres tidlig og de tar vi med oss hele livet.

## 9.2 Barn ønsker å klare reisene selv – og i fremtiden kan det bli lettere

Barn, og spesielt ungdom, er opptatt av å klare reisene selv. Ny teknologi som for eksempel elektriske sparkesykler og andre varianter av små elektriske kjøretøy har blitt populære leketøy og framkomstmidler for barn og ungdom de senere årene. Disse og andre former for såkalt *mikromobilitet* gir både nye muligheter – og nye utfordringer.

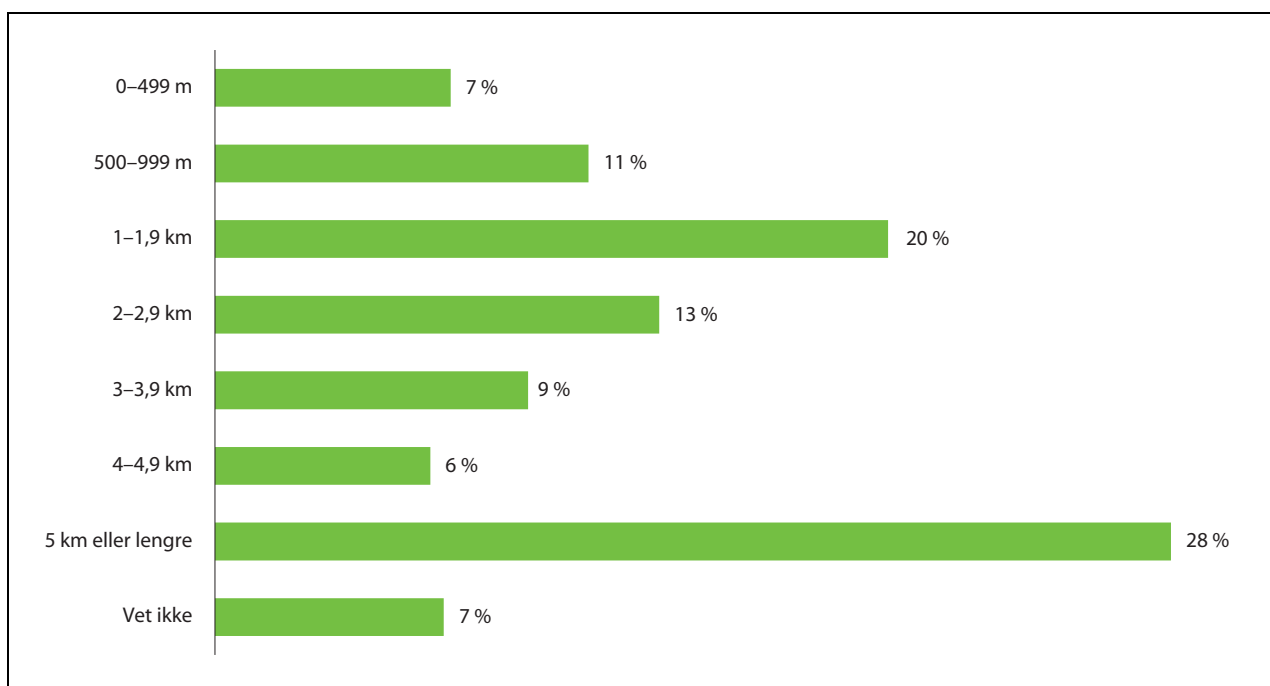
Elektriske sparkesykler og andre små elektriske kjøretøy er i dag klassifisert som sykler, og det finnes ingen aldersgrense for bruk. Studier<sup>2</sup> viser at barn ikke har de samme forutsetninger som voksne for å gjøre gode valg som trafikant. Det kan føre til farlige situasjoner. Innføring av 12-års aldersgrense og krav om hjelm for bruk av små elektriske kjøretøy er blant forslagene som

<sup>2</sup> Forskningsprosjektet *Barn, oppmerksomhet og sykling*, SINTEF, Trygg Trafikk og Nord universitet.

våren 2021 er til vurdering for å håndtere blant annet ulykkesutfordringene knyttet til disse kjøretøyene.

Felles for mange barn i byer og distrikter er at de deler ønsket om å delta på aktiviteter, og de ønsker helst å klare dette selv og å være uavhengige. Figur 9.5 viser at gange og sykkel er de vanligste reisemåtene når barn skal besøke venner. Barn sier selv at de ønsker å stå for transporten på egenhånd. Dette handler om frihet, uavhengighet og om mestringfølelse ved å klare seg selv. Barn i byene har i større grad mulighet til å gå eller sykle, eller de har tilgang på kollektivtransport, mens på lengre strekninger i distriktene er de ofte avhengige av at foreldrene stiller opp og kjører dem i privatbil fordi avstandene er lange og kollektivtilbudet dårligere.

Besøk hos venner er en viktig del av hverdagen og livet til barn. Over en fjerdedel av barn har reisevei på over fem kilometer til venner, noe som gjør det vanskelig å sykle eller gå. Det er derfor enklere for barn i bynære strøk å være selv-



Figur 9.6 Avstand til andre venner/kjente

Synstolking: Barna har oppgitt hvor langt det er til steder/personer de vanligvis besøker. Svarene er fordelt som prosent på avstandsintervallene: 0–499 m, 500–999 m, 1–1,9 km, 2–2,9 km, 3–3,9 km, 4–4,9 km, 5 km eller lengre, og vet ikke.

Resultatene fordeler seg slik:

- 0 til 499 m: 7 pst.
- 500 til 999 m: 11 pst.
- 1 til 1,9 km: 20 pst.
- 2 til 2,9 km: 13 pst.
- 3 til 3,9 km: 9 pst.
- 4 til 4,9 km: 6 pst.
- 5 km eller lengre: 28 pst.
- Vet ikke: 7 pst.

Kilde: *Barns aktiviteter og daglige reiser i 2020*, Opinion-rapport utarbeidet for Samferdselsdepartementet høsten 2020



stendige i sine reiser. Ruter i Oslo har for eksempel et pilotprosjekt der barn kan benytte seg av egen transport til og fra fritidsaktiviteter med informasjon via en mobilapp. Slike tilbud gir mobilitet til barn på barns premisser når de mestrer teknologien, og gir en trygg og sikker transportform. Med flere gode alternativer innenfor kollektivtransport blir behovet for bilkjøring mindre. Det gir muligheter til å utvikle og ta vare på gode reisevaner og trafikale holdninger. Når barn og unges behov for transport til og fra fritidsaktiviteter reduseres, bidrar dette til at foreldrene kan endre sine reisevaner også.

Samferdselsdepartementet er i gang med et utredningsarbeid der en skal se på hvordan barn og unge kan få økt mobilitet.

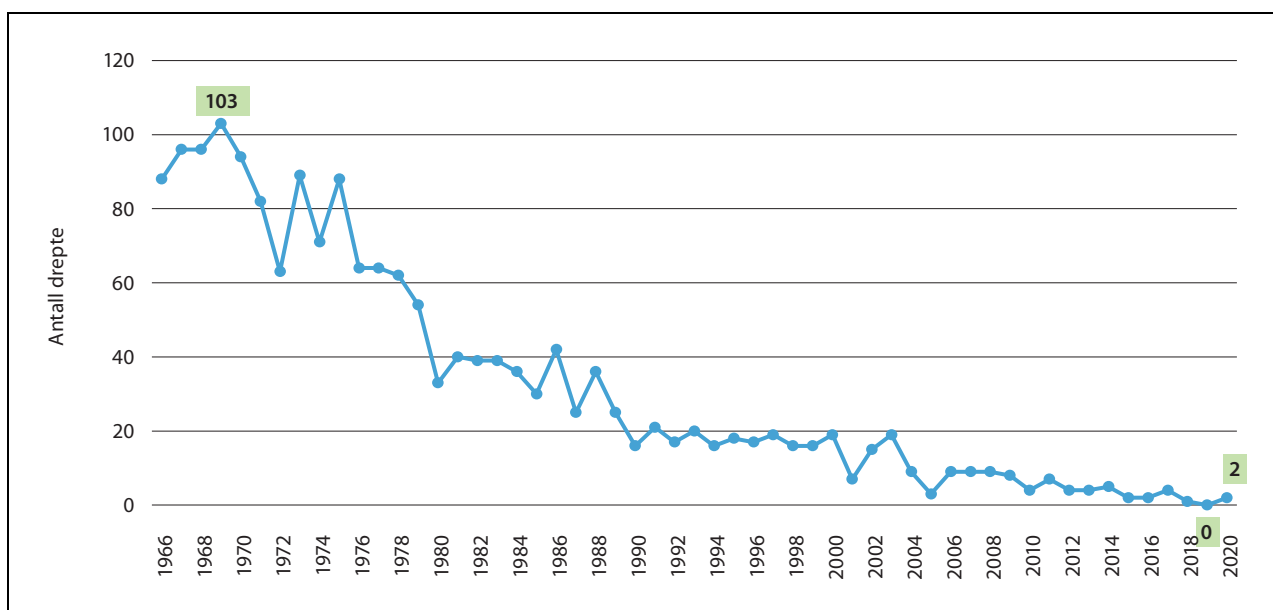
Nasjonal gåstrategi ble lagt fram i februar 2012 i forbindelse med transportetatens planforslag for Nasjonal transportplan 2014–2023. Et virkemiddel som foreslås er at kommunene tar initiativ til at det blir utarbeidet lokale gåstrategier. I flere byområder er dette fulgt opp. Lokale gåstrategier er et viktig virkemiddel for å planlegge trygge skoleveier landet rundt. Det bidrar også til bedre framkommelighet for gående i alle aldre, med ulike forutsetninger for å ferdes i lokalmiljøet.

Det er også et mål at transportsystemet er tilgjengelig for alle, og at alle har god mobilitet. Derfor satser regjeringen på universell utforming av transportsystemet. Det vil si at selv om

noen mennesker har vansker med å se, gå eller har andre funksjonshemninger, så skal de kunne reise slik de ønsker. Det å lage et transportsystem som tar hensyn til alle gjør det også enklere for barn å bruke transportsystemet. Dermed gjør tiltakene det enklere for barn å ferdes trygt. I tillegg kan tiltak som tilrettelegger for barn også være god tilrettelegging for voksne og barn med funksjonshemninger. Universell utforming er derfor en viktig del av Barnas transportplan.

### 9.3 Bedre trafikksikkerhet for barn og unge

Det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet skal ivareta alle trafikanter. Barn og unge er sårbare, og deres ferdsel i trafikken krever i noen tilfeller målrettede tiltak. I andre tilfeller er barns behov for tilrettelegging sammenfallende med andre gruppers behov for særlig tilrettelegging. Langsiktig arbeid med å redusere trafikkulykker har gitt spesielt gode resultater når det gjelder barn og unge. I 1969 ble 103 barn drept i trafikkulykker. I 2019 var det for første gang ingen barn som ble drept i trafikken. I 2020 omkom imidlertid to barn, noe som viser at resultatene ikke kan tas for gitt og krever vedvarende innsats. Fortsatt skades mange barn alvorlig i trafikken.



Figur 9.7 Utviklingen i antall drepte barn i trafikkulykker (0–14 år) fra 1966–2020

Synstolking: Figuren viser en kurve over antall barn i alderen 0 til 14 år som er drept i trafikkulykker for hvert av årene 1966 til 2020. Kurven viser at antall trafikkulykker har sunket drastisk i perioden. Årstallet er angitt på den vannrette aksene, og antall drepte er angitt på den lodrette aksene. Figuren viser at antall drepte barn i 1969 var 103 og at det i 2020 var 2.

Kilde: Statens vegvesen/SSB

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2018–2021 er det flere tiltak som er rettet spesielt mot barn og unge. Dette omfatter blant annet tiltak for økt bilbeltebruk og riktig sikring av barn i bil, trafikkopplæring i skole og barnehage, men også fysiske tiltak for å sikre skoleveier og nærmiljøer.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at økt sikkerhet for barn og unge skal være et hovedinnsatsområde også i neste nasjonale tiltaksplan, og at intensjonene i Barnas transportplan følges opp i det tverrsektorielle arbeidet med tiltak, jf. nærmere føringer for tiltaksplanarbeidet i kapittel 7.1.

#### Boks 9.4 Eksempler på tiltak for økt sikkerhet for barn og unge

##### *Barnas trafikklubb*

Trygg Trafikk startet verdens første trafikklubb for barn i 1966. Gjennom deltakelse i Barnas trafikklubb får barn opplæring i hvordan de skal bli trygge og gode trafikanter. Læringen er lagt opp på barns premisser og viser hvordan de kan bevege seg sikkert i trafikken. Klubbens undervisningsverktøy er gratis å bruke for barnehager og foreldre. Barnas trafikklubb legger opp til at foreldrene går foran og viser barna hvordan en oppfører seg i trafikken. Nytt er at barnehagen er hovedarena, fordi barna nås best gjennom de barnehageansatte. Formålet er at barna lærer hva som er trygt og hva som er farlig i trafikken, slik at vi får færre trafikkulykker både på kort og lang sikt.



Figur 9.8 Barnas trafikklubb

##### *Kampanjen «Beintøft»*

Miljøagentene er barnas miljøvernorganisasjon. Med deres kampanje *Beintøft* er målet å skape et varig og løsningsorientert engasjement for natur og miljøvern hos barna. Miljøagentene samarbeider med Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget i grunnskolen, politiet, Trygg Trafikk, Syklistenes landsforbund og Loop – Stiftelsen for kildesortering og gjenvinning. *Beintøft* er en konkurranse der klasser konkurrerer mot hverandre og hvor vinneren er den klassen som har gått, syklet eller reist mest kollektivt til skolen. Undervisningsopplegget om trafikksikkerhet, natur og miljø gjennomføres samtidig med gå- og syklekampanjen. *Beintøft* er et godt eksempel på hvordan det norske trafikksikkerhetsarbeidet tuftes på tverrfaglig arbeid og frivillig innsats. Samferdselsdepartementet har tidligere bidratt til finansiering av kampanjen gjennom tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak.



Figur 9.9 Beintøft

## Boks 9.4 (forts.)

## «Venner på veien»

Norges Lastebileier-Forbund arrangerer hvert år trafikksikkerhetskampanjen *Venner på veien*. Målgruppen for kampanjen er barn i de tidligste skoletrinnene (6–9 år). Opplæring og holdnings-skapende arbeid knyttet til barn og hvordan de forholder seg til tunge kjøretøy er viktig å innarbeide tidlig. Derfor besøker Norges Lastebileier-Forbund hvert år en rekke skoler. Her får elevene besøk av en lastebil, der representanter fra Norges Lastebileier-Forbund, med spesialkompetanse innen trafikksikkerhet og opplæring, viser og lærer barna om de viktigste trafikksikkerhetsfaktorene i samspillet mellom fotgjengere og tunge kjøretøy. Samferdselsdepartementet har tidligere bidratt til finansiering av kampanjen gjennom tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak.



Figur 9.10 Venner på veien

*Sykkeldyktig.no*

Sykkeldyktig.no er en plattform lansert i 2020 om sykkelopplæring for barn, utviklet av Trygg Trafikk, Syklistenes Landsforening, NAF og Norges Cykleforbund. Læringsplattformen skal hjelpe barn til å bli gode og trygge trafikanter som har glede av sykkel som et effektivt, sosialt og miljøvennlig transportalternativ. Nettsiden er en ressurs for å lære barn gode ferdigheter i sykling og grunnleggende kunnskap om regler og trafikksikkerhet. Det er et verktøy som kan brukes av lærere som har ansvar for kroppsovingsplanen, men også av barn og foreldre. Samferdselsdepartementet har tidligere bidratt til finansiering av utviklingen av Sykkeldyktig.no gjennom tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak.

Over 300 kommuner har pr. 1. januar 2021 registrert seg for å kunne gi skolene tilgang til læringsmateriell for å gjennomføre trafikk- og sykkelopplæring.



Figur 9.11 Sykkeldyktig.no

### Boks 9.5 Hjertesone – tryggere skolevei

Hjertesoner har utviklet seg til å bli et viktig verktøy for bedre trafikksikkerhet rundt skolene. Gjennom prosjektet *Hjertesone – tryggere skolevei* er målet at flere barn skal sykle og gå trygt til skolen. Med hjertesone menes en mest mulig bilfri sone rundt skolen. Hjertesonen og tiltakene tilpasses trafikken og forholdene ved den enkelte skole. Lokalt utformes felles regler for følgegrupper og andre tiltak som bidrar til mindre foreldrekjøring i skolens nærrområder. Erfaringer viser at resultatet blir best der foreldre (gjennom foreldrenes arbeidsutvalg), skoleledelsen og kommunen sammen ser behovet for og tar eierskap til hjertesonen. Siden starten i 2016 har stadig flere skoler rundt om i landet etablert hjertesoner. I flere kommuner, blant annet Oslo og Bergen, er det fattet politiske vedtak om at alle skoler skal ha en hjertesone. Involverte aktører i prosjektet er Trygg Trafikk, Helsemyndighetene, Statens vegvesen, politiet,

Syklistenes Landsforening, Miljøagentene og Foreldreutvalget for grunnopplæringen.



Figur 9.12 Hjertesone

Regjeringen vil prioritere 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge. En viktig del av denne satsingen vil være å etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer, der etablering av hjertesoner rundt skoler, jf. boks 9.5, vil være et sentralt tiltak. Statens vegvesen skal forvalte denne ordningen. Trygg Trafikk vil, som en av hovedaktørene i hjertesonearbeidet og gjennom sitt utstrakte arbeid overfor fylkene og kommunene, ha en sentral rolle. Tilskuddsmidlene skal være et supplement til fylkenes og kommunenes egne midler til formålet. Trygge skoleveier og nærmiljøer er med på å støtte opp under målet om at flere barn skal sykle eller gå til skolen.

I tillegg øker regjeringen satsingen på tiltak for syklist og fotgjenger både langs riksveier og lokale veier gjennom byvekstavtalene og et nytt tilskudd til mindre byområder. Denne satsingen vil også komme barn og unge til gode. Se nærmere omtale i kapittel 8.2. Videre er tiltak rettet mot barn og unge prioritert i Samferdselsdepartementets tilskuddsordning til trafikksikkerhetstiltak.

Fartsgrensene har stor betydning for sikkerhetsnivået og for hvordan veien oppleves av trafikantene. Nullvisjonen om et transportsystem uten drepte og hardt skadde, ligger til grunn ved

valg av fartsgrense. Ifølge nullvisjonen har vei-eier et ansvar for å legge til rette for sikker ferdsel og beskytte mot fatale konsekvenser av feilhandlinger. Fartsgrenser i tettbygde strøk må brukes fleksibelt og baseres på ønsker om å prioritere fotgjengere og syklist, kollektivtrafikk, trafikksikkerhet, miljøforhold og ikke minst trivsel og sikkerhet for alle som ferdes på og langs veiene. Fartsgrense 30 og 40 km/t er viktig i områder der mange går og sykler. Forskning<sup>3</sup> viser at de fleste fotgjengere og syklist vil overleve en kollisjon med et motorisert kjøretøy når fartsgrensen er 30 km/t. I de reviderte fartsgrensekriteriene<sup>4</sup> er det lagt større vekt på hensynet til aktivitet og særskilte anlegg langs veien, som for eksempel skoler og barnehager. Kriteriene skal benyttes ved fastsetting av fartsgrenser på riksveier, fylkesveier og private veier. De er også anbefalt brukt på kommunale veier.

Fortsatt skades en god del barn som passasjerer i bil. Det er fortsatt behov for å øke kunnskapen om riktig sikring av barn i bil. Betyd-

<sup>3</sup> Höskuldur R.G. Kröyer, Thomas Jonsson, András Várhelyi (2014): *Relative fatality risk curve to describe the effect of change in the impact speed on fatality risk of pedestrians struck by a motor vehicle. Accident Analysis and Prevention* 62 (2014) 143–152

<sup>4</sup> NA-rundskriv 2021/01 *Fartsgrensekriterier*



ningen av – og tiltak for – riktig sikring i bil er omtalt nærmere i kapittel 7.2.2.3.

Målrettede og tilpassede tiltak overfor barn og unge forutsetter kunnskap om deres forutsetninger som trafikanter. Nyere forskning i regi av ulike forskningsmiljøer som SINTEF og Nord Universitet/NTNU<sup>5</sup> har eksempelvis resultert i ny kunnskap om barns begrensede evne til å orientere seg, forstå fart og bruke oppmerksomheten riktig i trafikken. Funnene legges blant annet til grunn i læringsplattformen sykkel-dyktig.no, i Trygg Trafikks videreutvikling av læringsressurser for trafikkopplæring og i vurderingen av ulike trafikksikkerhetstiltak. Reguleringer av elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy er eksempler på dette.

Trygg ferdsel og gode holdninger i trafikken må læres tidlig og vare livet ut. Trafikk- og mobilitetsopplæring av barn er et særlig viktig forebyggende tiltak i nullvisjonsarbeidet. Barn og unge må lære hva som er trygt i trafikken. Trafikkopplæring er en del av en livslang læringsprosess, der opplæringen og vanene man får som liten bidrar til å skape voksne, ansvarlige trafikanter.

Barnehage og skole er viktige fellesarenaer for det enkelte barns læring og utvikling. Barn skal lære trygg ferdsel allerede i barnehagen, noe som ble et obligatorisk tema i barnehagens rammeplan fra 2017<sup>6</sup>. I grunnskolen ble nye læreplaner iverksatt fra skoleåret 2020–2021. Tra-

<sup>5</sup> <https://www.sintef.no/prosjekter/2017/barn-oppmerksomhet-og-sykling/> og <https://www.nord.no/no/aktuelt/nyheter/Sider/Banebrytande-hjerneforskning-retta-mot-trafikksikkerheit-for-barn.aspx>

<sup>6</sup> Forskrift om rammeplan for barnehagens innhold og oppgaver

fikkopplæring i skolen er bevart gjennom konkrete kompetansemål relevante for trafikksikkerhet etter flere trinn, se boks 9.6.

Både barnehager og skoler er forpliktet til å ivareta trafikksikkerheten i virksomheten, jf. forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler. I veileder til forskriften<sup>7</sup> framheves det at trafikksikkerhet handler om både fysisk tilrettelegging av trafikkforholdene og holdninger og atferd hos barn, foresatte og ansatte. Kunnskap om gjeldende regelverk for sikring av barn under transport uavhengig av transportmiddel beskrives som viktig. Godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune/fylkeskommune* i regi av Trygg Trafikk er et godt verktøy for å samordne og systematisere kommunenes trafikksikkerhetsarbeid. Som ledd i godkjenningsprosessen må blant annet alle barnehager og skoler dokumentere at trafikk-sikkerhet og trafikkopplæring er ivaretatt i relevante planer og rutiner, jf. kapittel 7 Nullvisjon for drepte og hardt skadde.

Barn har rett til gratis skoleskyss når de bor mer enn to km (for 1. trinn) og fire km (for 2.–10. trinn) fra skolen, samt ved særlig farlig eller vanskelig skolevei. Elever med rett til skyss har også rett til sitteplass med belte, jf. forskrift om sikring av skyssberettigede skoleelever i buss. Unntaket er når transporten foregår med ordinært rutetilbud (bybuss<sup>8</sup>). Noen kommuner har de siste årene begynt å stille strengere sikkerhetskrav i anbud ved kjøp av barnehage- og skoleskyss for å gjøre transporten sikrere. Et eksempel på dette er

<sup>7</sup> *Miljø og helse i skolen*, Helsedirektoratet, 03/2014

<sup>8</sup> Klasse 1 – Kjøretøy som er innrettet med ståplasser for å gi mulighet for hyppig av- og påstigning.

### Boks 9.6 Trafikkopplæring i barnehagen og grunnskolen

I Rammeplanen for barnehagen (2017) står det: *Gjennom arbeid med nærmiljø og samfunn skal barnehagen bidra til at barna utforsker ulike landskap, blir kjent med institusjoner og steder i nærmiljøet og lærer å orientere seg og ferdes trygt.*

De nye kompetansemålene for grunnskolen er gitt i Læreplanverket fra Utdanningsdirektoratet:

- Etter 2. trinn: *Øve på trygg ferdsel i trafikken.*
- Etter 4. trinn: *Forstå og følge regler i trafikken.*
- Etter 10. trinn: *Vurdere risiko og sikkerhet ved ulike uteaktiviteter, forstå og gjennomføre spørsmål og trygg ferdsel.*

I tillegg gir det nye læreplanverket samlet sett muligheter for en bredere måte å drive trafikkopplæring på, knyttet til skolens verdigrunnlag og nye tverrfaglige temaer som blant annet folkehelse, livsmestring og bærekraftig utvikling.

Ny læreplan i valgfaget trafikk for ungdomstrinnet trådte i kraft fra skoleåret 2020–2021. Valgfaget er et selvstendig fag, men for elever på 9. og 10. trinn kan skolen tilrettelegge for trafikkalt grunnkurs innenfor rammen av valgfaget. Uavhengig av trafikkalt grunnkurs kan alle skoler tilby valgfaget, men undervisning i trafikkalt grunnkurs krever videreutdanning.

Bergen kommune som har stilt krav om at kjøretøy som benyttes ved denne type transport skal ha sitteplass til alle med godkjente og fungerende setebelter. Leverandøren skal stille med sitteputer, bilstoler eller annet egnet sikringsutstyr uten ekstrakostnad, og sjåføren skal bidra til å sikre at sikkerhetsutstyr, herunder setebelter, benyttes av alle passasjerene.

#### 9.4 De unges medvirkning i planprosesser

Barn i dag er aktive og engasjerer seg i både nasjonale og globale problemstillinger. Klima og miljø skaper stort engasjement. Transport og mobilitet er også noe som engasjerer de unge. Det er viktig å ta vare på dette engasjementet. Offentlige myndigheter har et stort ansvar i å forvalte og kanalisere engasjementet på en riktig måte.

Barn og unges interesser for bærekraftig utvikling kan identifiseres gjennom medvirkning, for eksempel barnetråkk-kartlegginger. Gjennom barnetråkk registreres barnas skolevei, og hva barna liker eller opplever som problemer og farer. Innsamling av barnetråkkdata kan gjennomføres og brukes som kunnskapsgrunnlag ved utarbeidelse av planer og trafikksikkerhetstiltak for barn og unges ferdsel til skole og fritidsaktiviteter. Samferdselsdepartementet vil, i samarbeid med berørte aktører, vurdere å etablere en nasjonal barnetråkk-løsning for mobil registrering, forvaltning og tilgjengeliggjøring av data. En slik løsning vil kunne benyttes av alle kommuner, tilsvarende Kartverkets eksisterende løsning for kartlegging av universell utforming / tilgjengelighetsdata. Barn og unge kan da enkelt registrere barnetråkk ute i sitt nærmiljø. Det må etableres rutiner og samarbeid med kommunene. *Barnetråkk* kan på sikt kobles sammen med lignende registreringer som blant annet *folketrækk*, *snarveier* og *sosial bærekraft*. Et slikt system vil kunne bidra til utviklingen av trygge byer og lokalsamfunn og bærekraftig mobilitet.

Også til Nasjonal transportplan 2022–2033 har barn gitt direkte innspill til hvordan de ønsker at transportsystemet skal se ut i framtiden. Trygg Trafikk gjennomførte sommeren 2020 en skrive- og tegnekonkurranse på oppdrag for samferdselsministeren. De fire beste bidragene er premiert med sykler og sykkelhjelm. Vinnerbidragene er gjengitt i figur 9.13 og 9.14.

Trafikksikkerhet er framhevet som viktig i bidragene, med mange kreative forslag til hvordan vi kan oppnå dette. Det er fokus på trygge skoleveier og ferdsel for øvrig, for eksempel til trening

#### Boks 9.7 Tiltak.no – Tiltakskatalog for transport og miljø

Transportøkonomisk institutt har redaktøransvar for nettstedet *Tiltak.no – Tiltakskatalog for transport og miljø* som er særlig myntet på kommunene. Nettstedets kartlegging og framstilling av over 100 tiltak og virkemidler, bidrar til kunnskapsdeling og gjør det enklere for aktører som kommunene å gjennomføre trafikk-sikkerhets- og miljøtiltak i byer og tettsteder. *Tiltak.no* inneholder flere artikler om barns rettigheter og hvordan disse kan ivaretas på en god måte i planlegging og utforming av tiltak.

og andre fritidsaktiviteter. Mange av innleggene reflekterer at barn er opptatt av at bilførere må senke farten ved gangfelt, og bli flinkere til å stanse på rødt lys. Bidragene peker også på konkrete utfordringer med skoleveien, for eksempel dårlig vedlikehold og utrygg kryssing av og ferdse langs vei. Enkelte har også beskrevet at biler ikke stopper for dem ved gangfelt, og de tør ikke gå over. De ønsker seg trafikklys ved gangfeltet slik at bilene må stanse. Bruk av mobil under bilkjøring, blir av flere pekt på som et sikkerhetsproblem, noe som gjør at barna føler seg utrygge.

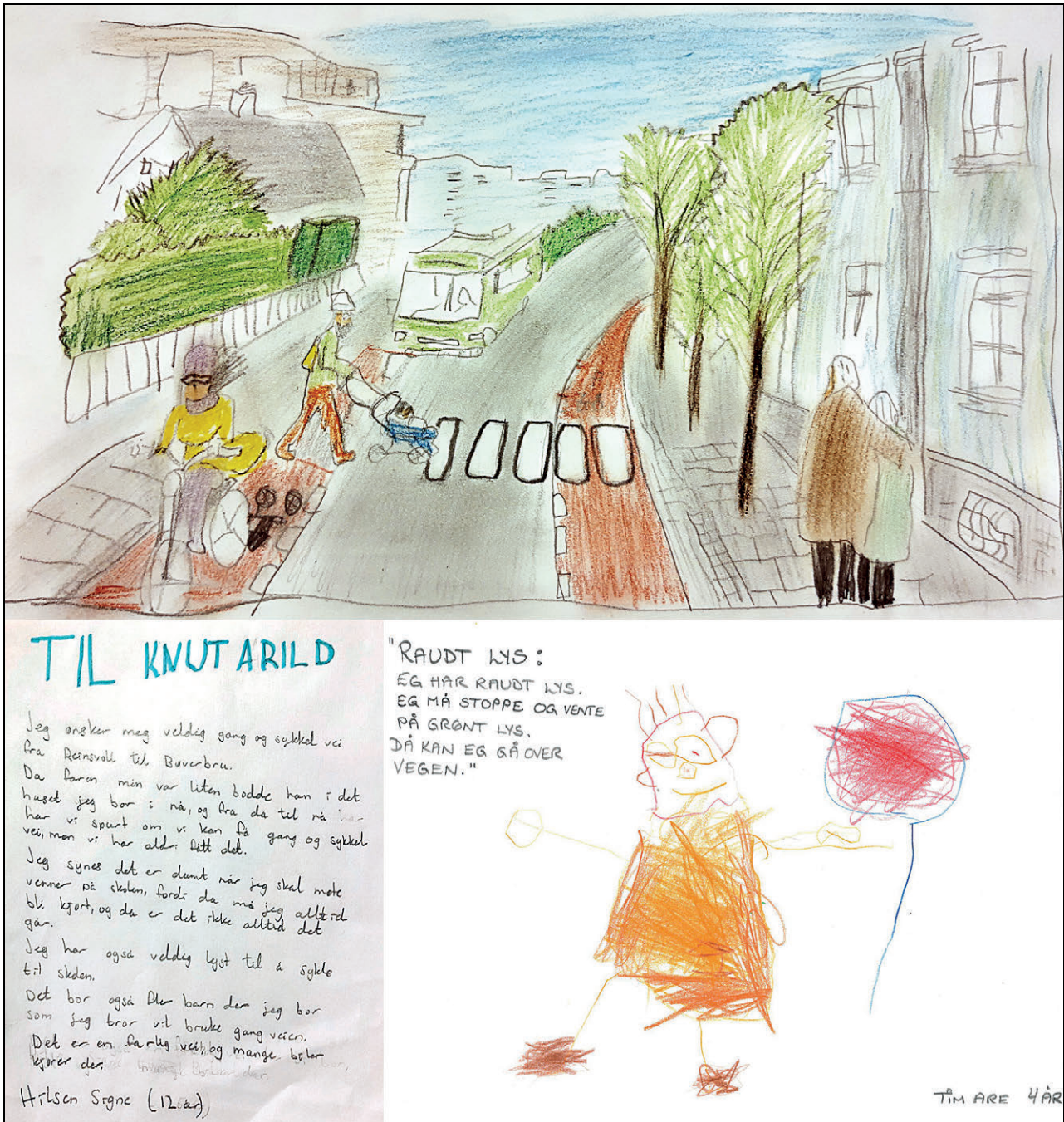
Flere skriver om at de ønsker seg gang- og sykkelveier, også de som selv har det ønsker at andre skal få det. Barna ønsker seg gang- og sykkelveier slik at de kan sykle framfor å bli kjørt i bil.

Flere barn skulle også ønske at de hadde busskort som ga mulighet til å kjøre gratis kollektivt. Noen har også pekt på at betaling på kollektivtransport i stadig større utstrekning krever smarttelefon og apper, noe ikke alle barn har tilgang til. De ønsker seg derfor alternative betalingsmetoder, for eksempel kontanter.

Barna ønsker seg god trafikkopplæring i barnehagen, slik at alle vet hvordan de skal ferdes tryggest mulig i trafikken. Barn er også opptatt av klima og miljø og mange ønsker at bilene i framtiden skal bruke miljøvennlig drivstoff.

For å fange opp synspunkter fra de litt eldre barna og ungdommen, utfordret Samferdselsdepartementet fylkeskommunene til å inkludere ungdommen i arbeidet med innspill til Nasjonal transportplan 2022–2033. Høringssvarene fra fylkeskommunene inneholder derfor mange momenter fra ungdomsråd og ungdommenes fylkesutvalg. Gjennomgående er ungdommenes





Figur 9.13 Tre av vinnerbidragene i skrive- og tegnekonkurranse for barn og unge i forbindelse med Nasjonal transportplan 2022-2033. Bidragene er laget av Signe, Tim Are og Lise-Kristin

Synstolking: Figuren viser tre av de fire vinnerbidragene kåret av Trygg Trafikk. Bidragene viser at unge er opptatt av en rekke sentrale temaer; trafiksikkerhet, framkommelighet, kollektivtransport, miljøvern, sykkel og gange.

tilbakemeldinger i tråd med hva fylkeskommunene melder, men ungdommene understreker ofte i innspillene sine viktigheten av miljøvennlig transport, og at Nasjonal transportplan bør satse på lavutslippsløsninger som jernbane og kollektivtransport. Sykkel og gange er også trukket fram som noe regjeringen bør satse på i Nasjonal transportplan.

Høsten 2019 arrangerte Samferdselsdepartementet en fagdag om Barnas transportplan, der både barn og en rekke organisasjoner som ivaretar barns interesser deltok. Daværende samferdselsminister Jon Georg Dale fikk her tilbakemeldinger om barns ønsker og behov, noe som har gitt verdifulle bidrag i arbeidet med denne meldingen.





Figur 9.14 Det fjerde vinnerbidraget i skrive- og tegnekonkurranse for barn og unge i forbindelse med Nasjonal transportplan 2022-2033. Bidraget er laget av Alan

Synstolking: Det fjerde vinnerbidraget kåret av Trygg Trafikk viser tiltak innen trafikksikkerhet rettet mot barn og unge.





Figur 10.1 Økonomiske rammer og overordnede prioriteringer

Synstolkning: Illustrasjon av en byplanleggingsmodell, passasjerer som venter på en togperrong når toget ankommer, et fyr og en veivalse.

## 10 Økonomiske rammer og overordnede prioriteringer

Regjeringen vil fortsette satsingen på samferdsel for å realisere målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.

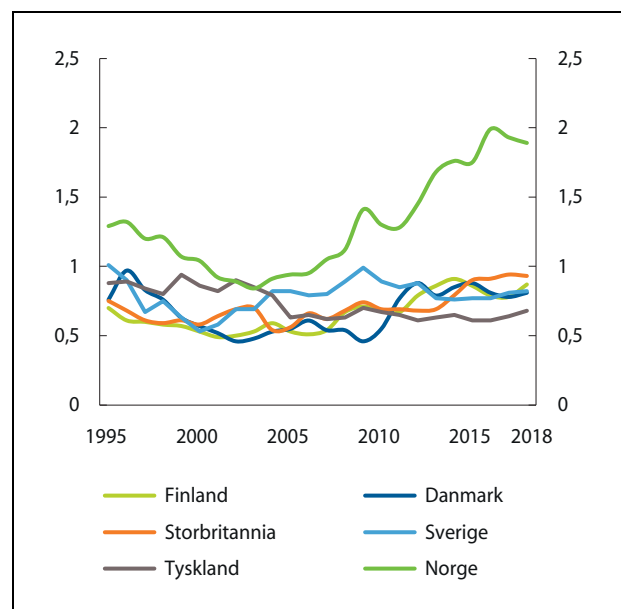
*Regjeringen vil:*

- legge til grunn en samlet økonomisk ramme på om lag 1 200 mrd. kroner over tolv år, hvorav 1 076 mrd. kroner i statlige midler og 123 mrd. kroner i bompenger. Den statlige rammen er fordelt med 510 mrd. kroner til riksveier, 52 mrd. kroner til tilskudd til fylkesveier, 393 mrd. kroner til jernbaneforvaltning, 33 mrd. kroner til kystforvaltning, 80 mrd. kroner til tiltak i byområdene, 5 mrd. kroner til lufthavner og 3 mrd. kroner til satsinger på tvers av transportsektorene
- satse på fornying, drift og vedlikehold slik at vedlikeholdsetterslepet reduseres, pålitelighet og driftssikkerhet blir bedre og at vi tar høyde for de forventede klimaendringene
- videreutvikle infrastrukturen gjennom et høyt nivå på investeringene i store prosjekter, effektpakker på bane, utbedringsstrekninger på vei, skredsikring, farvannsutbedringer, tiltak i fiskerihavner og tilskudd til flyplassutbygging
- øke statens bidrag til fylkesveier for at fylkeskommunene skal kunne forstørre bo- og arbeidsmarkedsregioner og forbedre forholdene for næringstrafikken
- sikre lokal forankring til bompenger, et enhetlig takstsystem og begrense fordyrende særordninger
- legge til rette for at bompengetakster i større grad gjenspeiler samfunnsøkonomiske kostnader ved transport
- ta hensyn til teknologisk utvikling, endrede behov og internasjonale drivkrefter i utviklingen av et framtidrettet innkrevings- og takstsystem
- vurdere om det er aktuelt å gå mer i retning av veiprising
- ha økt vekt på bompengers påvirkning på lønnsomheten i prosjekter samt innføre en samfunnsøkonomisk finansieringstest.

### 10.1 Økonomiske prioriteringer

For å nå målene for transportsektoren legger regjeringen til grunn en statlig ramme på 1 076 mrd. kroner i planperioden. Dette gir et gjennomsnittlig årlig nivå på 89,7 mrd. kroner. I tillegg er det lagt til grunn et anslag på 123 mrd. kroner i bompenger. Samlet sett utgjør dette om lag 1 200 mrd. kroner i planperioden.

Nivået på offentlige investeringer er høyt i Norge sammenliknet med de fleste andre land, og transportinfrastruktur er særlig blitt prioritert. Investeringer i transportinfrastruktur har økt fra rundt 1 prosent av brutto nasjonalprodukt tidlig på 2000-tallet, til nærmere 2 prosent i 2018, jf. figur 10.2. I samme periode var andelen i Storbritannia, Tyskland og de nordiske landene mellom



Figur 10.2 Investeringer i transportinfrastruktur i prosent av BNP, 1995–2018<sup>1</sup>

<sup>1</sup> For Norge oppgis samlede investeringer som andel av fastlands-BNP.

Synstolking: Figuren viser at investeringer i transportinfrastruktur har økt fra rundt 1 prosent av brutto nasjonalprodukt tidlig på 2000-tallet, til nærmere 2 prosent i 2018. I samme periode var andelen i Storbritannia, Tyskland og de nordiske landene mellom 0,5 og 1 prosent.

Kilde: OECD og Statistisk sentralbyrå.

0,5 og 1 prosent. Investeringer i vei og bane knytter landet sammen og kan bidra til økonomiens vekstevne. Statens investeringer må utvikles med sikte på høyest mulig nytte for innbyggerne til lavest mulig kostnad. På den måten løses viktige samfunnsoppgaver så effektivt som mulig. Framover blir handlingsrommet i budsjettene mindre. Dette innebærer at tiltak i større grad må finansieres innenfor eksisterende rammer.

Ressursbruken i det enkelte budsjettår vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget i statsbudsjettet, innenfor rammene som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi. Endringer i det budsjettmessige handlingsrommet framover vil kunne påvirke innfasing og gjennomføring av planen.

Regjeringen vil utvikle riksveinettet i hele landet. Videreføring av flere igangsatte prosjekter, som E18 Lysaker–Ramstadsletta, E39 Rogfast, rv. 555 Sotrasambandet, E39 Lønset–Hjelset, E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra, E16 Bjørum–Skaret, rv. 4 Roa–Gran grense og E6 Helgeland sør, gir store bindinger i årene framover. I tillegg legges det opp til å starte rundt 40 skredsikrings-, utbedrings- og utbyggingsprosjekter i hele landet. Økt

innsats til vedlikehold og fornying prioriteres. Den økonomiske rammen til Nye Veier AS utvides ved at perioden for de årlige tilskuddene på 5,8 mrd. 2021-kroner forlenges fra 2035 til 2041. Dette bidrar blant annet til at selskapet får utvidet porteføljen fra 700 til 1 226 km riksvei av det totale riksveinettet på 10 501 km, og med en større geografisk spredning.

Om lag en fjerdedel av den statlige rammen vil brukes til drift, vedlikehold og fornying. Regjeringen prioriterer høyt å ta vare på eksisterende infrastruktur, samt at det legges til rette for god drift av infrastrukturen for å oppnå effektive transporter. Regjeringen har lagt til grunn at vedlikeholdsetterslepet skal reduseres på riksveier, jernbanen og kystområdet.

Regjeringen legger opp til å prioritere økte tilskudd til fylkeskommunene for å kunne forstørre bo- og arbeidsmarkedsregioner og forbedre forholdene for næringstrafikken, samt ruste opp tunneler. Videre legges det opp til en fortsatt sterk satsing på byvekstavgifter og bidrag til store kollektivprosjekter i de største byområdene.

I jernbanesektoren prioriterer regjeringen økt innsats for vedlikehold og fornying, og at tilbuds-

Tabell 10.1 Totale rammer fordelt på formål. Statlige midler og annen finansiering. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2021-kroner

Område	Budsjett 2021	Årlig	Årlig
		gjennomsnitt NTP 2018–2029	gjennomsnitt NTP 2022–2033
Riksveier <sup>1</sup>	36 431	43 204	42 496
Tilskudd fylkesvei	2 913	2 789	4 370
Byområder	6 458	6 070	6 672
Jernbaneformål	27 154	29 578	28 850
Kystforvaltning <sup>2</sup>	1 592	2 674	2 740
Lufthavner	-	364	388
Satsinger på tvers av transportsektorene	79	100	252
Sum statlige midler, ekskl. kjøp av persontransport med tog	74 627	84 778	85 768
Kjøp av persontransport med tog <sup>3</sup>	3 910	-	3 900
Sum statlige midler	78 537	-	89 667
Anslag annen finansiering	8 800	12 000	10 300

<sup>1</sup> Mindre investeringstiltak i byområdene utført av Statens vegvesen inngår i summen *Byområder*, og tilskuddsordninger til fylkesvei på Statens vegvesens budsjett inngår i summen *Tilskudd fylkesvei*.

<sup>2</sup> Midler til beredskap mot akutt forurensning med unntak av midler til den statlige slepeberedskapen er nå inkludert i de økonomiske rammene, og inngår i sammenlikningsgrunnlaget i 2021/2018–2029. Midler til Kystverkets los- og sjøtrafikk-sentraltjenester som er brukerfinansierte, midler til håndtering av vraket U-864 og andre spesielle driftsutgifter er ikke del av den økonomiske planrammen.

<sup>3</sup> Kjøp av persontransport med tog inngikk ikke i Nasjonal transportplan 2018–2029. I saldert budsjett for 2021 er 650 mill. kroner til tilleggsavtaler ifm. koronapandemien holdt utenfor.

forbedringene som er igangsatt skal fullføres. Dette innebærer blant annet at InterCity prioriteres fullført til Hamar, Tønsberg og Moss. Det legges opp til å sette i gang elleve nye effekt-pakker, som gir tilbudsforbedringer for både person- og godstransport. Effektpakkene gir økt frekvens inn og ut av Trondheim, Oslo, Bergen og Stavanger, og forbedret nettdækning. Ringeriksbanen, Arna–Stanghelle på Vossebanen og Stokke–Sandefjord på ytre InterCity Vestfoldbanen er store prosjekter som prioriteres i første seksårsperiode.

Stad skipstunnel prioriteres i første seksårsperiode. Regjeringen har i tillegg lagt til grunn økte midler til farvannsutbedringer. Tilskuddsordningen for nærskipfart (insentivordningen) videreføres, mens tilskuddsordningen for effektive og miljøvennlige havner er planlagt styrket.

Regjeringen har prioritert igangsetting av pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren, og egne tilskuddsmidler til Barnas transportplan. Regjeringens satsing på forskning og pilotering innen transport styrkes. Regjeringen vil også legge til rette for bedre bruk av data i sektoren.

Hovedprioriteringene innenfor hver sektor er omtalt i kapittel 10.4–10.10. Fordelingen av de økonomiske rammene mellom første og andre seksårsperiode framkommer i tabellene for den enkelte sektor, jf. tabell 10.3–10.9.

## 10.2 Drift og vedlikehold

### 10.2.1 Utfordringer, tiltak og mål

Regjeringen prioriterer drift og vedlikehold for at transportsystemet skal være sikkert, pålitelig og effektivt. Dette gjelder både i områder med store avstander, høye fjell, lange fjorder og mye vær, og i områder med høy trafikk og hvor slitasjen på infrastrukturen er stor. Infrastrukturen må kunne stå imot økte påkjenninger som følge av klimaendringer, og miljøhensyn skal ivaretas. Samlet bidrar dette til ulike utfordringer som fordrer en bred innsats innenfor drift og vedlikehold.

Regjeringen er opptatt av å ta vare på eksisterende infrastruktur og å legge til rette for forutsigbarhet i transportsystemet. På riksvei vil økt innsats kunne gi gevinster i form av god trafiksikkerhet og framkommelighet samt bidra til å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet samlet sett. For jernbane skal økt innsats gi et mer driftsstabilt togtilbud. Økte rammer til vedlikehold og fornyelse vil legge til rette for å opp-

rettholde oppetiden i infrastrukturen på tross av økt trafikk og økende bruksslitasje. På jernbanen vil vedlikeholdsetterslepet etter planen reduseres fra 2024/2025. For kystsektoren gir satsingen på drift og vedlikehold utvikling av tjenester i tråd med samfunns- og teknologiutviklingen, økt digitalisering og utvikling av sjøsikkerhetstiltak og beredskap mot akutt forurensning i tråd med endringer i risiko.

Kapittel 4.5 gjør rede for tiltak for effektiv ressursbruk på drifts- og vedlikeholdsområdet. Som det framgår av kapittel 5, kan ny teknologi innenfor drift og vedlikehold bidra til mer effektiv ressursbruk og økt nytte for trafikantene. Kapittel 6.2.4 omtaler hvordan vi skal redusere påvirkning på natur- og vannmiljø ved drift og vedlikehold. Prioriteringene til drift og vedlikehold er omtalt under den enkelte sektors hovedprioriteringer.

### 10.2.2 Klimatilpasning i prioriteringene av drift og vedlikehold

Klimatilpasning handler om å redusere de negative konsekvensene og utnytte de positive konsekvensene av klimaendringene. Eksempler på negative konsekvenser er veier og jernbaneinfrastruktur som rammes av ekstremvær. Et eksempel på positive konsekvenser er isfrie havner. Sårbarheten i infrastrukturen har stor betydning for hvordan samfunnet berøres av klimaendringene.

Norge har allerede i dag betydelige utfordringer knyttet til flom og skred, og deler av vei- og jernbanenettet er ikke dimensjonert til å takle utfordringer knyttet til store vannmengder. Der som dreneringssystemet ikke har god nok kapasitet eller går tett, vil vannet kunne forårsake oversvømmelser eller andre store skader. Klimaendringene krever økt forebyggende innsats.

Det gjøres klimatilpasninger når ny infrastruktur bygges eller fornyes. Regler og retningslinjer oppdateres kontinuerlig og bidrar til at vi får mer hardføre veier og baner. Overvåking og varsling av naturfarer er viktige satsingsområder, samtidig som det må etableres nødvendig beredskap for raskt å kunne gjenopprette framkommeligheten etter driftsstans. Samarbeid med andre relevante aktører, både ved utvikling av kunnskapsgrunnlag og i forbindelse med forebygging, varsling og håndtering av hendelser, står sentralt i arbeidet med klimatilpasning.

Transportvirksomhetene vil i planperioden videreføre arbeidet med å redusere sårbarheten mot klimaendringer. Ny infrastruktur skal dimen-

sjones til å motstå hardere klimapåkjenninger og ekstremvær, og forskning og utvikling av byggemetoder som tar hensyn til klimaendringer skal videreføres. I nord vil nye områder bli tilgjengelig for næringsvirksomhet og transport på grunn av et varmere klima. Fiskeflåten trekker stadig lengre nord, cruisetrafikken har økt kraftig, og nye skipsruter vurderes i takt med issmeltningen. Ufordringer og tiltak i nordområdene omtales nærmere i kapittel 8.4.

## 10.3 Virkninger av prioriteringene

### 10.3.1 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Regjeringen legger vekt på at det offentliges ressursbruk skal være effektiv og rettes inn der hvor utfordringene er størst. Samfunnsøkonomiske analyser synliggjør konsekvenser for berørte grupper i samfunnet (trafikanter, det offentlige og samfunnet for øvrig), og gjør det mulig å sammenlikne virkninger av ulike tiltak.

I de samfunnsøkonomiske analysene sammenstilles både prissatte og ikke-prissatte nyttevirkninger og kostnader ved tiltak. Viktige kostnadselementer i samfunnsøkonomiske analyser er investeringskostnaden og endrede drifts- og vedlikeholdskostnader samt negative eksterne virkninger, som for klima og miljø. Viktige positive nyttevirkninger er reduksjoner i reise- og ventetid og økt trafikksikkerhet. Betydelige reisetidsbesparelser vil isolert sett tilsi god lønnsomhet av et prosjekt. Dette må imidlertid veies mot investeringskostnader og andre ulemper ved investeringen, og det må vurderes hvor mange trafikanter som får nytte av reisetidsbesparelsene. En samfunnsøkonomisk analyse sammenstiller alle disse effektene.

Det er knyttet usikkerhet til de samfunnsøkonomiske analysene, blant annet rundt framtidig transportterspørsel, den teknologiske utviklingen og samfunnets reelle kostnader ved klimagassutslipp og tap av natur.

I transportsektoren er det en lang tradisjon for å gjennomføre samfunnsøkonomiske analyser, og Norge har ligget langt framme i metodeutviklingen. Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Kystverket har utviklet sektorspesifikke metodehåndbøker som utdyper Finansdepartementets krav til samfunnsøkonomiske analyser.

I virksomhetenes leveranser til denne transportplanen kommer det fram hvordan analysene er gjennomført. For at samfunnsøkonomiske analyser skal være et godt prioriteringsverktøy, må transportvirksomhetene bruke like grunnlags-

metoder og konsistente forutsetninger. Det er lagt ned et betydelig arbeid for å sikre en slik konsistens. Transportvirksomhetene har samarbeidet om felles transportmodeller, felles grunnlag for verdsetting av tid, og felles datagrunnlag fra nasjonale reisevaneundersøkelser.

Samferdselsdepartementet og transportvirksomhetene vil fortsette utviklingen av beslutningsgrunnlaget i sektoren. Det er viktig å arbeide kontinuerlig for at relevante samfunnsøkonomiske virkninger tas med i analysene, og for god systematisering av beslutningsrelevant informasjon som ikke er en del av de samfunnsøkonomiske analysene. Geografiske fordelingsvirkninger skal ikke inngå i de samfunnsøkonomiske analysene, og eventuelle netto ringvirkninger inngår heller ikke.

I kapittel 10.3.2 sammenfattes den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av investeringstiltakene samt virkninger av drift og vedlikehold og øvrig ressursbruk. Kostnader og prissatt lønnsomhet for investeringene som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode framgår av tabell 10.2.

I tråd med målet om mer for pengene, jf. kapittel 4, ønsker regjeringen å øke lønnsomheten av transportinvesteringene. Dette kan gjøres både ved å redusere kostnader og ved å øke nytten av prosjektene. I arbeidet med optimalisering og porteføljestyring skal virksomhetene kontinuerlig jobbe for dette, med sikte på at porteføljen vil bli mer lønnsom enn det som framgår her.

I tillegg til de prissatte virkningene skal ikke-prissatte effekter tas med i vurderingen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dette inkluderer virkninger på naturmangfold, landskapsbilde, friluft-, by- og bygdelig, kulturarv og naturressurser. Klimagassutslipp fra arealbruksendringer, og virkninger på oppetid, utrygghetsfølelse og kjørekomfort er heller ikke inkludert i den prissatte nytten. Skredsikringstiltak kan for eksempel bidra til redusert utrygghetsfølelse, mens utretting av svinger og etablering av flere kjørefelt gir økt kjørekomfort. Lønnsomheten av slike tiltak kan altså være høyere eller lavere enn det som framgår av prissatt netto nytte. Inngrep i naturområder kan vurderes med utgangspunkt i naturmangfoldsindikatoren omtalt i kapittel 10.3.2.

### 10.3.2 Beregnede samfunnsøkonomiske virkninger og indikatorer for målene

Både samfunnsøkonomiske analyser og indikatorene for måloppnåelse gir et grunnlag for å vurdere ressursinnsatsen. Målene for transport-

Tabell 10.2 Virkninger av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode

Virkning	Enhet	Statens vegvesen	Jernbanelinje- direktoratet	Kystverket
Investeringskostnad <sup>1</sup>	mrd. kr	173,5	81,0	6,5
– herav ikke-statlig finansiering	mrd. kr	48,3		
Samfunnsøkonomisk netto nytte (NNV)	mrd. kr	-33,6	-17,7	-1,4
– herav nytte for godsnæringen	mrd. kr	16,3	5,1	
Netto nytte pr. krone, vektet <sup>2</sup>	forholdstall	-0,19	-0,33	-0,30
Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsåret	personer	-7,2	-2,4	-0,2
Endring i klimagassutslipp i åpningsåret <sup>3</sup>	tusen tonn	0,2	-37,6	0,0
Endring i reisetid pr. reise, totalt	minutter	-289,2		
Endring i investeringskostnad siden NTP 2018–2029	mrd. kr	-21,3	5,8	
Inngrep i verdifulle naturområder	dekar	346,5	173,5	

<sup>1</sup> Inkluderer ikke eventuelle kostnader påløpt før 2022. For Statens vegvesen er kostnadene inkl. merverdiavgift (mva.). For de øvrige er kostnadene ekskl. mva.

<sup>2</sup> For Jernbanedirektoratet og Kystverket brukes netto nytte pr. budsjettkrone (NNB), mens for Statens vegvesen brukes netto nytte pr. investerte krone (NNK). NNB er NNV delt på kostnadsvirkninger for det offentlige, ekskl. merverdiavgift (mva.). NNK er NNV delt på totale kostnadsvirkninger, inkl. bompenger og mva. NNK er brukt for veisektoren for å få med effekten av bompengefinansiering i nevneren. Størrelsene NNB og NNK er ikke helt sammenliknbare grunnet den ulike håndteringen av mva. i kostnadene. Gjennomsnittene for NNB og NNK er vektet etter investeringskostnad ekskl. mva.

<sup>3</sup> Åpningsåret er teknisk beregnet til 2026. Utslippene er forventet å endre seg over prosjektenes levetid, blant annet som følge av elektrifisering av bilparken. Utslippetsendringene inkluderer reduserte utslipp fra ferjer der det er relevant.

sektoren er presentert i kapittel 3, og skal ligge til grunn for innretningen av transportplanen. Flere indikatorer er sammenfallende med elementer i de samfunnsøkonomiske analysene. Følgende tallfestede indikatorer er etablert for å vurdere måloppnåelsen i Nasjonal transportplan 2022–2033:

#### *Mer for pengene*

- netto nytte
- endring i investeringskostnad siden Nasjonal transportplan 2018–2029.

#### *Effektiv bruk av ny teknologi*

Det er ikke fastsatt en indikator for målet.

#### *Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål*

- endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO<sub>2</sub>-ekvivalenter
- netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi.

#### *Nullvisjonen for drepte og hardt skadde*

- endring i antall drepte og hardt skadde.

#### *Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet*

- endring i reisetid
- oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet for person- og godstog.

I tabell 10.2 vises tallfestede virkninger av investeringstiltakene som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode.

Det er usikkerhet knyttet til investeringskostnadene. Det vises til nærmere omtale av dette i kapittel 4.1.

Reisetidsreduksjoner, drepte og hardt skadde, investeringskostnad og klimagassutslipp er prisset i beregningen av samfunnsøkonomisk netto nytte. Indikatorer kan brukes til å gi et mer utfyllende bilde av de samlede virkningene av prosjektene og øvrig ressursbruk enn det netto nytte-tallet kan alene.

Naturmangfoldsindikatoren er under utvikling og er nærmere omtalt i kapittel 6.2.1. Det er



særlig veiprojektene som gir inngrep i naturområder. For jernbanen er det i all hovedsak Ringeriksbanen som gir utslag på indikatoren, men disse inngrepene er til gjengjeld store. Av veiprojektene gir E39 Ålesund–Molde klart størst utslag, og står for 146 dekar av inngrepene. Statens vegvesen mener dette kan reduseres ved detaljregulering av prosjektet. Når prosjekter gir betydelige negative utslag på ikke-prissatte virkninger (som naturmangfold), må andre effekter veie opp for å rettferdiggjøre prioriteringen. E39 Ålesund–Molde gir betydelige reisetidsreduksjoner og et utvidet bo- og arbeidsmarked, og prosjektet er optimalisert siden Nasjonal transportplan 2018–2029.

Endring i klimagassutslipp i åpningsåret er ikke indikatoren i denne transportplanen for klima, men viser effektene på de direkte klimagassutslippene fra driftsfasen av de prioriterte prosjektene. Dette omfatter utslipp fra endret transportomfang, fart, kjørelengde, transportmid-delfordeling og drifts- og vedlikeholdsbehov. Åpningsåret er teknisk beregnet til 2026 for alle prosjektene som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode. Se nærmere omtale av dette og indikatoren for endringer i klimagassutslipp fra transportsektoren i kapittel 6.1.1.

Indikatoren for reisetidsendringen på vei er vist som spart kjøretid for lette kjøretøy på strekningene hvor det gjennomføres prosjekter. Det er forutsatt at det ikke er kø på strekningene i beregningene. I tabell 10.2 er den sparte reisetiden summert for alle prosjektene.

For effektpakker på jernbanen er det ikke like rett fram å beregne spart reisetid som det er for veiprojekter. Tilbudsforbedringene på jernbanen kan gi redusert ombordtid i tillegg til redusert ventetid dersom det blir flere avganger. Hvilke endringer i vente- og ombordtid som passasjerene faktisk opplever vil variere etter hvilken strekning de reiser og om de reiser i eller utenfor rushtid. Enkelte av effektpakkene gir ikke hyppigere avganger i rushtid, siden det allerede i dag kjøres ekstra innsatstog til disse tidene. Den sparte reisetiden er derfor ikke aggregert for hele jernbaneporteføljen.

Prosjektene påvirkning på indikatorene for oppetid og driftsstabilitet skyldes i hovedsak innsatsen på drift og vedlikehold. Indikatorene vises ikke i tabell 10.2. Arbeidet med drift og vedlikehold er nærmere omtalt for vei og bane i hhv. kapittel 10.4 og 10.8.

Som det framgår av tabell 10.2, er investeringsporteføljene i alle tre transportsektorer ulønnsomme basert på prissatte virkninger. Dette skyldes at regjeringen i prioriteringene også har vekt-

lagt andre hensyn. Det har vært særlig viktig å sørge for geografisk spredning av investeringsmidlene, slik at folk og næringsliv i hele landet får ta del i utviklingen av transporttilbudet. Flere av skredsikringsprosjektene og utbedringsstrekningene på vei bidrar til redusert utrygghetsfølelse og økt komfort, som er ikke-prissatte positive virkninger. Det vises til nærmere omtale i kapittel 11 om vurderingene og virkningene som ligger til grunn for prosjektene.

Beregningene av virkninger er usikre. Virkningene vil kunne endre seg over tid, og som det framgår av kapittel 4 og 10.3.1 skal virksomhetene framover optimalisere porteføljen med hensyn til økt nytte og reduserte kostnader. Som følge av at prosjektene optimaliseres og av porteføljestyringen kan det forventes at den faktiske gjennomføringen av porteføljen ikke blir akkurat som det framgår her. Prosjekter med god samfunnsnytte vil for eksempel kunne bli prioritert foran de mindre lønnsomme prosjektene. Regjeringen vil komme tilbake til oppfølgingen i de årlige budsjettframleggene.

## 10.4 Hovedprioriteringer riksveier

Regjeringen har lagt til grunn en planramme på 510 mrd. kroner til riksveier for å utvikle veinettet i hele landet. Rammen er fordelt med 440,6 mrd. kroner til Statens vegvesen og 69,4 mrd. kroner til Nye Veier AS. Regjeringen har lagt til grunn et økt nivå til drift, vedlikehold og investeringer sammenliknet med budsjettet for 2021.

### 10.4.1 Forvaltning av riksveier

Statens vegvesens driftsutgifter omfatter administrasjon, lønn og husleie mv., samt utgifter til Norsk vegmuseum og utvikling og drift av IKT-systemer. Videre inngår forvaltningsoppgaver innenfor veiområdet.

Statens vegvesens ansvar innenfor trafikant- og kjøretøyområdet inkluderer en rekke forvaltnings- og tilsynsoppgaver. Statens vegvesen ivaretar god førerkompetanse og trafiksikkerhetsstandard på kjøretøyene gjennom målrettet utekontrollvirksomhet og tilsyn med blant annet verksteder og trafikkskoler. Det er viktig å sikre like konkurransevilkår mellom aktørene i bransjen. Høy innsats innenfor området og effektiv bruk av teknologi fører til bedre trafiksikkerhet, framkommelighet og miljø. Regjeringen legger opp til å videreføre rammen til trafikant- og kjøretøytilsyn i planperioden.

Tabell 10.3 Riksveier. Statlige midler og annen finansiering. Årlig gjennomsnitt. Mill. kroner

	Budsjett 2021	2022–2027	2028–2033	2022–2033
Forvaltning av riksveier	6 187	6 341	6 166	6 254
Drift og vedlikehold av riksveier	7 786	8 155	7 948	8 052
Investeringer riksvei <sup>1</sup>	12 994	17 156	23 773	20 465
Tilskudd riksveier <sup>2</sup>	3 678	1 985	1 898	1 942
Sum Statens vegvesen	30 646	33 637	39 785	36 711
Statlige midler Nye Veier AS	5 785	5 785	5 785	5 785
Anslag annen finansiering <sup>3</sup>	8 800			10 300

<sup>1</sup> Midler til mindre investeringstiltak i byvekstavtalene vises under hovedprioriteringene i byområdene, jf. kapittel 10.7.

<sup>2</sup> Kjøp av riksveiferjetjenester og tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene. Tilskudd til fylkesveier forvaltet av Statens vegvesen vises i kapittel 10.6.

<sup>3</sup> I anslaget for 2021 inngår kun prosjekter som er regnet som bundet ved budsjettframleggelsen, dvs. at Stortinget har vedtatt kostnadsramme for prosjektene. Derfor er ikke nivået i 2021 sammenliknbart med gjennomsnittlig ramme i planperioden.

#### 10.4.2 Drift, vedlikehold og fornyelse av riksveier

Regjeringen styrker innsatsen for drift, vedlikehold og fornyelse av riksveinettet. Det er i planperioden lagt til grunn en ramme til drift og vedlikehold på nærmere 100 mrd. kroner. Dette nivået vil bidra til å redusere veksten i vedlikeholdsetterslepet på de ulike delene av veiinfrastrukturen, sikre driftsstabiliteten og ta høyde for endringer i klima.

De siste årene er vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet blitt redusert, særlig som en følge av en stor satsing på tunnelutbedring. Samtidig har etterslepet for andre deler av riksveinettet økt. Statens vegvesen estimerer at kostnadene til utbedring av forfallet på riksvei vil være på om lag 30 mrd. kroner ved inngangen av planperioden. Prioriteringen av 11,4 mrd. kroner til fornyings-tiltak i første seksårsperiode gjør at over en tredel av vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet kan bli tatt igjen. I første seksårsperiode vil fornyingsmidlene i hovedsak brukes til å innfri tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene på riksveinettet. Tunnelene på det transeuropeiske veinettet (TEN-T) prioriteres. Fornyingsmidlene vil også bli benyttet til blant annet brurehabilitering, forsterking av veifundament og rehabilitering av drens- og avløpssystem.

Drift og vedlikehold er nødvendig for å ivareta trafiksikkerhet, framkommelighet, oppetid og verdiene som er investert i eksisterende veinett. Driften av riksveiene sørger for at veinettet er åpent, og omfatter brøyting, strøing, salting, vask av veier og tunneler samt oppretting av skilt og

skjøtsel av grøntareal langs veiene. Vedlikehold av riksveiene sikrer at standarden på den fysiske infrastrukturen opprettholdes, og omfatter vei-dekker, grøfter, støyskjermer, veiutstyr, bruer og tunneler.

For å få flere til å gå og sykle kreves det en målrettet, langsiktig satsing på gode og sikre gang- og sykkelforhold. For å forlenge sykkel-sesongen er vinterdriften særlig viktig. For fotgjengere kan det være vanskelig å komme seg fram når gang- og sykkelveier ikke er ryddet. Det er innført høy standard for vinterdrift av gang- og sykkelveier langs riksveinettet.

Nye veianlegg, trafikkvekst, klimapåvirkning og et mer teknisk avansert veinett bidrar til å øke kostnadene for drift og vedlikehold. Selv om Statens vegvesen legger til grunn en produktivitetssøkning på to prosent pr. år, kan de totale kostnadene til drift og vedlikehold likevel øke. Deler av veiinfrastrukturen, med lengre tunneler og veier bygget for høy hastighet, er mer kostbare å drifte enn de veiene som blir erstattet. Veinettet må tåle konsekvensene av klimaendringer som økt forekomst av flom og skred. Ved drift og vedlikehold skal føre var-prinsippet gjelde for å unngå negativ påvirkning på natur- og vannmiljø. Dette er nærmere omtalt i kapittel 6.2.4.

Nye Veier AS skal drifte og vedlikeholde veistrekningene som selskapet har ansvar for å bygge ut. OPS<sup>1</sup>-selskapene og entreprenørene som har inngått utviklingskontrakter med Statens vegvesen skal drifte og vedlikeholde sine riksveier fram til kontraktene løper ut. Etter hvert som veistrekningene blir ferdig utbygde, vil andelen av riksveinettet

hvor ansvar for drift og vedlikehold forvaltes av selskapene gradvis øke. Det skal være tilfredsstillende standard for drift og vedlikehold av riksveinettet uavhengig av hvilken virksomhet som har ansvaret på den enkelte strekningen.

Digitalisering, datainnhenting og analyse er sentralt i utviklingen av framtidens veinett med økt framkommelighet. En sentral indikator for å måle framkommelighet er oppetiden, som vil si at veien er åpen og fri for hindringer, på en gitt strekning eller i et område. På kort sikt vil indikatoren gi løpende informasjon om tilgjengeligheten på en veistrekning, kunne brukes i transportanalyser og peke på strekninger som er flaskehals for framkommeligheten. På lengre sikt vil indikatoren gi informasjon om områder som vil gi størst verdi ved tiltak for å bedre framkommeligheten, redusere planlagte stengninger som følge av drift og vedlikehold og kunne kobles mot trafikkvolum og reisetidsanalyser.

Dagens utregning av oppetid benytter data om stengninger koblet opp mot Nasjonal vegdatabank (NVDB). Indikatoren gir historisk utvikling i oppetid og årsaker til stengninger. På grunn av varierende datakvalitet og behov for videreutvikling av modeller, er indikatorens bruksområder noe begrenset i dag. Potensialet er imidlertid stort. Datagrunnlaget skal på sikt utvikles til å kunne gi grunnlag for en mer målrettet prioritering av de store ressursene som brukes til drift og vedlikehold. Samferdselsdepartementet vil derfor i samarbeid med Statens vegvesen og Nye veier AS videreutvikle indikatoren.

### 10.4.3 Investeringer i riksveier

Investeringer i regi av Statens vegvesen finansieres med statlige midler over flere poster på vegvesenets budsjett; OPS-prosjektene, riksveinvesteringer og skredsikring. Totalt har regjeringen lagt til grunn 245 mrd. kroner i statlige midler til investeringer i regi av Statens vegvesen. I tillegg er det anslått 85,8 mrd. kroner i bompenger.

Nye Veier AS står for en vesentlig del av utbygging av riksveinettet. Regjeringen har lagt til grunn 5,8 mrd. kroner i årlig tilskudd til selskapet, som gir en statlig ramme på 69,4 mrd. kroner i planperioden. Nye Veier anslår et gjennomsnittlig nivå på bompenger på 35 prosent på sine prosjek-

ter, noe som tilsvarer 37,4 mrd. kroner i planperioden. Den økonomiske rammen til Nye Veier AS inkluderer ikke eventuell overføring av prosjektet fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgstet-Hønefoss (FRE16).

Samlet sett legges det til grunn et anslag på 123 mrd. kroner i bompengefinansiering av riksveiprojekter. Dette utgjør en bompengandel på 28 prosent av investeringer på riksvei for samlet investeringsportefølje. Bompengandelen i hvert enkelt prosjekt varierer.

Bompenger innbetalt fra bilistene vil med rammene regjeringen har lagt til grunn, bli redusert med 7,5 mrd. kroner som følge av tilskudd for reduserte bomtakster utenfor byområdene, jf. omtale i kapittel 10.4.5.

Investeringsporteføljen på riksveinettet med rundt 40 skredsikrings-, utbedrings- og utbyggingsprosjekter, er nærmere omtalt i den korridorvise omtalen i kapittel 11.

### 10.4.4 Mindre investeringstiltak riksvei

Regjeringen har i denne transportplanen lagt større vekt på utbedringsstrekninger, hvor flere mindre tiltak ses i sammenheng. Utbedringsstrekningene er omtalt i kapittel 11. Det vil i tillegg være behov for å gjøre mer enkeltstående tiltak på de delene av riksveinettet som ikke inngår i porteføljen. Regjeringen har lagt til grunn 28 mrd. kroner i planperioden til slike mindre investerings tiltak, ofte omtalt som *programområdetiltak*. Aktuelle tiltak er utbedringstiltak, gang- og sykkeltiltak, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak og tiltak for kollektivtrafikk og universell utforming. I tillegg er det som omtalt i kapittel 10.7 prioritert midler til tiltak for kollektivtransport, sykling og gange innenfor byvekstavtalene. Regjeringen etablerer også en ny tilskuddsordning for investeringstiltak i mindre byområder, som er nærmere omtalt i kapittel 8.2.7.

Det er i liten grad gjennomført samfunnsøkonomiske beregninger av de mindre investeringstiltakene, blant annet fordi det er vanskelig å få fram virkninger med modellene. Nedenfor er eksempler på tiltak som kan gjennomføres og virkninger som oppnås med ressursbruken i perioden:

#### *Utbedringstiltak*

- Utbedring av ferjeleier vil blant annet bidra til bedre nytte av nye ferjer med universell utforming.
- Tiltak som tilrettelegger for de største vogn-togene (modulvogntog).

<sup>1</sup> Offentlig-privat samarbeid, OPS, er et samarbeid mellom offentlige og private aktører. Statens vegvesen er byggherre og det private selskapet er byggherrens representant. Selskapet har totalansvaret for arbeidet med veistrekningen fra planlegging til drift og vedlikehold i et gitt antall år.

- Breddeutvidelser med etablering av gul midtlinje gir økt sikkerhet og kjørekomfort.

1 169 km riksveinett er uten gul midtlinje (< 6 m bredde), og kan ha behov for breddeutvidelse. Det koster anslagsvis 2,4 mill. kroner å breddeutvide én kilometer med riksvei. En ramme på om lag 3 mrd. kroner til breddeutvidelser vil derfor eventuelt kunne gi gul midtstripe på den delen av riksveinettet som i dag ikke er bred nok.

#### *Tiltak for fotgjengere og syklister*

- Bygging av gang- og sykkelvei skal bidra til at vi når regjeringens langsiktige mål om 8 prosent sykkelandel på landsbasis. I all hovedsak vil det være nødvendig med tiltak i byområdene, som omdisponering av gate- eller veiareal til sykkelfelt og fortau der dette mangler. I distriktsområder vil gang- og sykkelveier kunne gi en tryggere ferdsel og bedre framkommelighet langs riksveiene.

I mange tilfeller kan enkle tiltak som koster relativt lite bidra til å gjøre det mer trygt og attraktivt å gå eller sykle. Dette kan være skilting og oppmerking, fartsreducerende tiltak og forbedring av kryss. Utenfor sentrale områder er det ofte behov for sykkelvei med fortau. Gang- og sykkeltiltak kan øke framkommeligheten og gi bedre folkehelse, dersom anleggene blir så attraktive at flere velger å erstatte kortere bil- eller kollektivturer med sykling eller gåing.

#### *Trafikksikkerhetstiltak*

- Trafikksikkerhetstiltak omfatter blant annet etablering av midtrekkverk, forsterket midt-oppmerking, tiltak mot utforkjøringsulykker, kryssutbedring og tiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner. De viktigste nytteeffektene av trafikksikkerhetstiltak er knyttet opp mot unngåtte ulykker.

#### *Miljø- og servicetiltak*

- Etablering eller utbedring av rensbasseng, støyskjermer, viltoverganger og restaurering av kulturminner er eksempler på miljøtiltak
- Avbøtende tiltak for boliger med innendørs støynivå over gjeldende grenseverdi gjennomføres etter forurensingsforskriften.
- Etablering av døgnhvileplasser, lokalisert under to og en halv times kjøring fra hverandre.

- Rasteplassstrategien legger opp til at det skal være færre rasteplasser, men med høyere standard. Det er behov for om lag 45 nye hovedrasteplasser og oppgradering av om lag 60 eksisterende rasteplasser.
- Ved etablering eller oppgradering av døgnhvileplasser og hovedrasteplasser vurderes behovet for infrastruktur for lade- og hydrogenfyllestasjoner, gjerne i samarbeid med næringsaktører.

#### *Kollektivtrafikktiltak og universell utforming*

- Tiltak for universelt utformede reisekjeder kan omfatte utbedring og fjerning av hindringer ved kryssingssteder, atkomster, gang- og sykkelanlegg, ferjeleier og rasteplasser.
- Samlet innsats på strekninger for å oppnå sammenhengende universelt utformede reisekjeder prioriteres, men også enkelttiltak som hever nivået på strekninger. Trafikksterke strekninger og skolevei prioriteres høyt.
- Gjennomføre mindre tiltak som vil bedre framkommeligheten til de reisende med kollektivtransport i mellomstore og mindre byområder.
- Utbygging av sammenhengende kollektivfelt og signalprioritering for kollektivtrafikken for å øke framkommeligheten og redusere lokal forurensning, klimagassutslipp, støyproblematikk og beslag på arealer.
- Holdeplasser og kollektivknutepunkter som er universelt utformet bidrar til at kollektivtrafikken framstår som konkurransedyktig og effektiv, og til at flere kan delta aktivt i samfunnet, jf. likestillings- og diskrimineringsloven.

Arbeidet med å konkretisere de mindre investeringstiltakene vil fortsette, og være grunnlag for prioritering i de årlige budsjettene.

### **10.4.5 Tilskudd riksveier**

#### *Kjøp av riksveiferjetjenester*

Regjeringen har lagt til grunn en netto ramme på 16,7 mrd. kroner til kjøp av riksveiferjetjenester i planperioden. Dette innebærer en reduksjon på over 10 prosent sammenliknet med en videreføring av nivået i saldert budsjett for 2021. Reduksjon i den økonomiske rammen skyldes blant annet nedleggelse av E39 Mortavika–Arsvågen ved åpning av Rogfast og forventet utbytte av effektiviseringsgevinster ved fornyelse av kontraktsporføljen.

Driften av riksveiferjer er en del av den samfunnskritiske infrastrukturen i Norge, og binder folk og næringsliv langs kysten sammen. Ved inngangen til planperioden vil det være 16 ferjesamband på riksveinettet. Innføring av krav om null- og lavutslippsteknologi ved inngåelse av nye kontrakter videreføres, og merkostnader som følge av dette er tatt hensyn til.

I forbindelse med behandlingen av Innst. 233 (2020–2021), jf. Prop. 79 S (2020–2021) om økonomiske tiltak i møte med pandemien fattet Stortinget vedtak nr. 661 for sesjonen 2020–2021:

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

Vedtaket vil bli fulgt opp i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2021.

#### *Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene*

Ordningsen med en årlig tilskuddsordning for reduserte bompengetakster utenfor byområdene er forutsatt videreført i planperioden. Rammen regjeringen har lagt til grunn vil potensielt gi om lag 6,6 mrd. kroner i bompengereduksjon. Ordningen er forutsatt benyttet til en generell reduksjon i bompengetakstene utenfor byområdene på minst 10 prosent. Reduserte takster vil trolig medføre noe økt bruk av disse strekningene.

Ordningsen ble innført i 2017 som en del av bompengereformen, og ble først omtalt i Prop. 1 S (2016–2017) for Samferdselsdepartementet. Tilskuddet omfatter riksveiprojekter som er utenfor byområdene som i dag mottar tilskudd gjennom avtale med staten. Det gis tilskudd til bompengeprojekter hvor bompengeprogget for prosjektet er lagt fram for Stortinget innen utgangen av 2016 samt E39 Rogfast. For prosjekter der bompengeneinnkrevningen ennå ikke er startet opp utbetales tilskuddet første gang det året innkrevningen startes opp. Garantisten for bompengelånet må godkjenne reduksjon i takstene.

Prosjektet E8 Sørbotn–Laukslett på vestsiden av Ramfjorden i Tromsø kommune planlegges med fullfinansiering med statlige midler som følge av bompengeaftalen fra 2019. I Nasjonal transportplan 2018–2029 var prosjektet forutsatt delvis finansiert med bompenger. At prosjektet nå plan-

legges fullfinansiert med statlige midler, tilsvarer et tilskudd på om lag 825 mill. kroner som gir sparte bompenger for bilistene. Samlet sett har regjeringen lagt til grunn om lag 7,5 mrd. kroner til å redusere bompengebelastningen for bilistene.

## 10.5 Bompenger som finansieringskilde i prosjekter

Bompengeneinnkreving gir en mulighet til å realisere flere prosjekter. Bompengeselskapene bidro i 2019 med om lag 13,5 mrd. kroner, og hadde 62 mrd. kroner i gjeld. De bompengefinansierte veiprojektene har gitt kortere reisetid, bedre veistandard og redusert ulykkesrisiko. I byområder har bompenger bidratt til færre biler, bedre luftkvalitet og økt satsing på kollektivtrafikk. Regjeringen har lagt til grunn bompenger som et viktig bidrag i finansieringen av veisektoren også i framtiden. Videre anser regjeringen bompengereordningen som et sentralt virkemiddel i bypolitikken, både som inntektskilde og som trafikkregulerende tiltak som lokale myndigheter kan benytte for å nå nullvekstmålet og andre miljømålsettinger. Regjeringen har gjennom bompengereformen gjort en rekke tiltak for å sikre mest mulig effektiv bruk av pengene brukerne av veiene bidrar med.

Bompenger har to formål:

- Utenfor byområdene er formålet begrenset til finansiering av konkrete infrastrukturtiltak, som blant annet ny vei, tunnel eller bru. Her er nytteprinsippet førende, dvs. at de som betaler bompenger skal ha nytte av det aktuelle prosjektet.
- I byene er det også åpnet opp for trafikkregulering som formål med bompengebetalingen, blant annet for å kunne nå nullvekstmålet.

Inntektene fra bompengeneinnkreving i både byområder og i de strekningsvise prosjektene skal kun benyttes til å finansiere tiltak iht. veglova § 27. På de strekningsvise prosjektene er takstsystemet enkelt og enhetlig. For å få til trafikkregulering i byene er det her åpnet for bruk av et mer fleksibelt takstsystem tilpasset de særskilte behovene i området. Takstene kan fastsettes ut fra kjøretøyets vekt og miljøegenskaper, og om de påvirker valg av reisemiddel. De kan varieres ut fra tid på døgnet. I byområder kan bompengeneinntekter også brukes til drift av kollektivtransport. Forutsetningen for slik bruk er at det skjer som en del av en plan om et helhetlig og samordnet transportsystem i et byområde. Bompenger i bypolitikken er nærmere omtalt i kapittel 8.2.6.

Det må foreligge lokalpolitiske vedtak for hvert bompengeprojekt. Fylkeskommunene stiller garanti for bompengelånene og er eiere av bompengeselskapene. Regjeringen legger forslag om bompengeneinnkreving fram for Stortinget, som gjør endelig vedtak i hvert tilfelle. Bompenger etter veglova § 27 er offentlige midler, og inntektene skal brukes i tråd med formålet. Det er viktig at innkrevingen skal være så kostnadseffektiv som mulig, slik at mest mulig av bompengeneinntektene går til formålet med ordningen. Det skal ikke forekomme krysssubsidiert mellom prosjekter eller pakker.

### 10.5.1 Bompenger etter bompengereformen – veien videre

Bompengereformen ble presentert i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei – reformer i veisektoren*. Staten har inngått en overordnet bompengeavtale med hvert av de fem regionale bompengeselskapene. Ansvar for oppfølging av avtalen er delegert til Statens vegvesen. Avtalen setter tydelige rammer for selskapenes virksomhet. Statens vegvesen har også et nasjonalt koordineringsansvar og et faglig ansvar for bompengefinansiering, og er tillagt en tilsynsfunksjon overfor bompengeselskapene. Statens vegvesen skal også sikre en god samhandling på tvers av alle aktørene i bompengesektoren. Et viktig aspekt ved reformen var å skille utstedervirksomheten som krever innbompenger fra avtalekunder fra operatørvirksomheten i bompengeselskapene. Selskapene har frist til 31. desember 2021 med å gjøre dette. Flere nye utstedere er nå i drift i det norske markedet. Regjeringen vil arbeide videre for å sikre en god og riktig ansvarsdeling og organisering innenfor bompengesektoren.

De nye tekniske løsningene – til erstatning for dagens innkrevingssystem CS Norge – er tilpasset den nye bompengesektoren og består av operatørløsninger, utstederløsninger og fellesløsninger. De nye løsningene rulles ut i 2021.

En viktig oppgave for bompengeselskapene er å arbeide for lave drifts- og finanskostnader. I sitt arbeid må bompengeselskapene samtidig ta hensyn til kravet om at det ikke skal forekomme krysssubsidiert. Regjeringen vil arbeide videre for at rammevilkårene for de regionale bompengeselskapene gir en god balanse mellom målsettingen om kostnadsbesparelser og et akseptabelt risikonivå.

Bompengeselskapene er fylkeskommunalt eide aksjeselskap. Måten bompengesektoren er organisert på etter reformen gir mange fordeler,

men også begrensninger, blant annet i hvor detaljert sektoren kan styres. De regionale bompengeselskapene er profesjonelle aktører og finansieringsforvaltere med bompenger som eneste inntektskilde, med unntak av eventuelle statlige tilskudd. Forutsigbare økonomiske rammer er av stor betydning for selskapenes innretning på finansforvaltning, og følgelig deres mulighet til å drive kostnadseffektivt. Det er viktig at det ikke gjøres inngrep som kan komme i konflikt med bompengeselskapenes økonomiske situasjon. Eventuelle framtidige statlige tilskudd til redusert bompengbelastning bør derfor gis for å oppnå permanent nedsettelse av takster eller medføre at selskapets forpliktelser betales slik at innkrevingen kan opphøre. I tilfeller der et tilbud om tilskudd får betydning for garantistens forpliktelser, forutsettes det at garantisten gir sin tilslutning til endringen. Alle slike tiltak kan først iverksettes når tilskuddet til bompengeselskapene er utbetalt. Dette er viktig for å gi en forutsigbar inntektsstrøm for bompengeselskapene.

Det samlede garantiansvaret for fylkeskommunene knyttet til statlige veiprojekter var ved utgangen av 2020 estimert til om lag 144 mrd. kroner<sup>2</sup>. For enkelte fylkeskommuner er garantiansvaret svært høyt. Bompenger er et bidrag i finansieringen av et prosjekt, i tillegg til midler fra det ansvarlige forvaltningsnivås eget budsjett. Lokal og regional tilslutning til bompengeneinnkreving sikrer oppslutning om bompengeneinnkrevingen, og lokale og regionale myndigheter er også med på å bestemme bompengeopplegget, som takstnivå og bomplassering. Dette gjelder uavhengig av hvilket veinett som skal bompengefinansieres. Dette har avgjørende betydning for inntektsnivået. Et robust finansieringsopplegg er derfor avhengig av lokal og regional forankring. Det er de fylkeskommunalt eide bompengeselskapene som tar opp lån for å stille midler til disposisjon for utbygger, og det er derfor viktig at fylkeskommunene er med på å stille garanti for lånene på bomprosjekt. Som garantist sikrer fylkeskommunen gode finansieringsbetingelser for prosjektene og sikrer forsvarlig nivå på takstene. Som eier av bomselskapene kan fylkeskommunene vurdere økonomisk risiko og sikre effektiv drift av innkrevingene. Garantiststilling sikrer også at fylkeskommunene får en avgjørende innflytelse i bomprosjektene.

Stortinget har fattet to anmodningsvedtak, nr. 738 (2017–2018) og nr. 2 (2020–2021), om statlig

<sup>2</sup> Gjelder endelig godkjente garantier inkludert bompengepakker/bypakker som inneholder statlige veiprojekter.

garanti for bompengelån. På bakgrunn av dette har regjeringen startet et arbeid med å vurdere ulike modeller som kan avlaste fylkeskommunenes garantiansvar. En ordning der staten er med og stiller garanti for bompengelån reiser nye problemstillinger som må utredes. Forslag til rammer for en ordning med statlig delgaranti vil bli nærmere presentert i Prop. 1 S (2021–2022), herunder betingelser for statlig garantistillelse.

Regjeringen vil videreføre flere av grepene i bompengereformen i planperioden. Takst- og rabattsystemet skal være enhetlig og oversiktlig. Inntektstap og økte administrative kostnader som følge av særfrigat og særordninger dekkes av øvrige bilister og bør derfor unngås. Det vil framover også være viktig å holde de administrative kostnadene så lave som mulig. Kravet om at bompenger skal være lokalt forankret er viktig for å sikre legitimiteten ved ordningen.

I Meld. St. 25 (2014–2015) har regjeringen lagt opp til at organiseringen av bompengesektoren skal evalueres etter en tid. Det er naturlig å gjennomføre en slik evaluering med fokus på hvordan den nye organiseringen og forvaltningen fungerer, og hvilke grep som eventuelt kan tas for å sikre en videre effektiv innkreving med god balanse mellom ansvar, forvaltning, kostnadsreduksjon og risiko.

Ekspertutvalget som har sett på framtidige inntekter i bomringene er omtalt i kapittel 8.2.6. Regjeringen vil arbeide med oppfølging av utvalgets anbefalinger i det videre arbeidet med utvikling av bompengesektoren.

Bompengesektoren er under sterk ytre påvirkning. Det er mange aktører fordelt på ulike forvaltningsnivåer, aksjeselskap og private og kommersielle virksomheter. Blant annet vil bruk av ny teknologi, endrede behov og utviklingstrekk i byområdene samt utvikling internasjonalt kunne føre til andre rammebetingelser for bompengennektingen. Det er også et stort politisk og folkelig engasjement knyttet til ulike aspekter ved bompenger. Dette gjør at bompengepolitikken må vurderes løpende.

Veiprisering diskuteres ofte som en erstatning for bompenger. En eventuell veiprisingsløsning som også innebærer en full omlegging i forhold til dagens bompengennekting vil ligge en del år fram i tid. Regjeringen vil derfor på kort sikt forbedre og videreutvikle dagens system. Det er blant annet aktuelt å se nærmere på om takstene i byer i større grad enn i dag kan gjenspeile de kostnadene brukerne påfører samfunnet. Dette er i tråd med EUs holdning om at trafikantene

skal betale for kostnadene de påfører samfunnet. Behovene for fleksibilitet og tekniske løsninger vil framover kunne være ulik i byene og i de strekningsvise prosjektene utenfor byområdene. Det bør vurderes hvilken teknologi som best ivaretar dette. Regjeringen vil med bakgrunn i dagens bompengennekting bidra til utvikling av en mer framtidsrettet og moderne brukerfinansiering.

### 10.5.2 Fastsettelse av bompenger i nye veiprojekter

Ved planlegging av nye veiprojekter i andre seksårsperiode ses den totale bompengebelastningen i et område under ett, spesielt for strekninger inn mot og i byområder. Dette er viktig for å ivareta legitimiteten til bompengennektingen.

Ved fastsettelse av bompengeplegg utenom byområder har fordelene ved å realisere veiprojektene vært førende. Det har vært lagt mindre vekt på samfunnsøkonomiske konsekvenser av bompengefinansieringen. Bompenger kan medføre noe redusert trafikk. Gitt at det ikke er kjøproblematikk på strekningen, gir trafikkavvisningen isolert sett redusert samfunnsøkonomisk lønnsomhet av veiprojektene. Samtidig bidrar bompenger til å redusere effektivitetstapet som følger av skattefinansiering, som på sin side bedrer lønnsomheten. Ved kjøproblematikk kan også bompenger redusere trengselen i veinettet.

Regjeringen vil bedre den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ved fastsetting av bompengefinansiering på riksvei i andre seksårsperiode. Gjennom porteføljestyling av prosjekter vil det gjøres vurderinger av bompengenebruken slik at den samfunnsøkonomiske kostnaden forbedres innenfor gitte investeringsrammer.

Regjeringen vil innføre en samfunnsøkonomisk finansieringstest, som er en vurdering av de samfunnsøkonomiske kostnadene ved bompengefinansiering. Finansieringstesten vil illustrere både i hvilken grad prosjekter egner seg for bompengefinansiering og hva som vil være et mer samfunnsøkonomisk riktig nivå på bompenger. Endelig anbefaling av bompengeplegg gjøres også med andre hensyn, blant annet finansieringsbehov. Nyttene ved raskere utbygging av infrastruktur på vei skal fortsatt være styrende for bruken av bompenger i nye prosjekt. Den lokale forankringen av bompengeprojekter gjennom lokalpolitisk initiativ og lokalpolitiske vedtak fastholdes.



## 10.6 Tilskudd fylkesvei

Regjeringen har lagt til grunn en økt satsing på fylkesveier i planperioden, både gjennom øremerkede tilskudd på Statens vegvesens budsjett og styrking av midlene over rammetilskuddet til tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesvei.

Fylkesveinettet utgjør nærmere 45 000 km, det vil si om lag fire ganger lengden på riksveinettet. Fylkeskommunene har ansvaret for å finansiere og forvalte fylkesveiene. Fylkeskommunenes samlede utgifter til fylkesvei var i 2019 på om lag 21,2 mrd. kroner. De fylkeskommunale investeringsutgiftene utgjorde 11,8 mrd. kroner i 2019, mens brutto driftsutgifter (inkl. avskrivninger) utgjorde 9,4 mrd. kroner. Fylkesveier finansieres i hovedsak over fylkeskommunenes frie midler (skatt og rammetilskudd) og bompenger. Rammetilskuddet bevilges over Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett. I tillegg gis det øremerkede tilskudd over Samferdselsdepartementets budsjett. I 2021 utgjør de øremerkede tilskuddene 195 mill. kroner.

Rammetilskuddet utgjør sammen med skatteinntektene de frie inntektene til fylkeskommunene. De frie inntektene fordeles gjennom inntektssystemet og er midler som fylkeskommunene disponerer fritt, uten andre bindinger fra staten enn gjeldende lover og regler. Det overordnede målet med inntektssystemet er å utjevne fylkeskommunenes økonomiske forutsetninger, slik at de kan tilby innbyggerne et likeverdig tjenestetilbud. Utgiftsutjevningen i inntektssystemet bidrar til dette og omfordeler rammetilskudd mellom fylkeskommunene etter hvilket utgiftsbehov de har. Omfordelingen skjer i praksis gjennom en kostnadsnøkkel som er sammensatt av ulike kriterier med vekt. Kostnadsnøkkelens inkluderer blant annet kriterier for fylkesvei. En mindre del av de frie midlene blir gitt med en særskilt fordeling, såkalt tabell C-saker. Fylkes-

kommunene står fritt til å prioritere bruken av disse midlene på lik linje med øvrig rammetilskudd.

Regjeringen legger i planperioden opp til å styrke den delen av rammetilskuddet til fylkeskommunene som blir fordelt etter særskilt fordeling, for å kompensere for merkostnader knyttet til tunnelsikkerhetsforskriften. Ved ikrafttreddelsen av tunnelssikkerhetsforskriften for fylkesvei<sup>3</sup> i 2015 ble det innført en kompensasjonsordning over rammetilskuddet til fylkeskommunene med særskilt fordeling. Nye beregninger utført av Statens vegvesen i 2019 viste at kostnadene var undervurdert. Regjeringen legger opp til at fylkeskommunene skal bli kompensert for merkostnadene i løpet av planperioden, slik at tunnelene på fylkesveinettet blir utbedret i henhold til forskriften.

Midlene til opprustning og fornying av fylkesveinettet og ras- og skredsikring av fylkesvei blir videreført innenfor rammetilskuddet.

Regjeringen legger videre opp til en øremerket tilskuddsordning til fylkeskommunene. I første seksårsperiode er det lagt til grunn en total ramme på 4,7 mrd. kroner, mens i andre seksårsperiode er det lagt til grunn 10,7 mrd. kroner.

Fordeling av midlene mellom fylkeskommunene vil ta utgangspunkt i vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet, ved å benytte samme fordeling som i dag blir brukt i fordeling over tabell C-saken opprustning og fornying. For å få et oppdatert kunnskapsgrunnlag er det behov for en ny kartlegging av tilstanden på veiene i fylkene. Statens vegvesen skal samordne en ny kartlegging og gå i dialog med fylkeskommunene om dette.

Forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner og viktige næringsveier skal være kriterier for fylkeskommunenes prioriteringer. Fylkeskommu-

<sup>3</sup> Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo (tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.)

Tabell 10.4 Prioritering til fylkesvei innenfor rammetilskuddet og øremerkede tilskudd. Årlig gjennomsnitt. Mill. kroner

	Budsjett 2021	2022–2027	2028–2033	2022–2033
Særskilt satsing innenfor rammetilskuddet	2 718	2 943	2 943	2 943
<i>Tilskudd forvaltet av Statens vegvesen</i>				
Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	0	100	167	133
Utbedring for tømmertransport	20	19	19	19
Tilskudd til fylkesveier	175	775	1 775	1 275
Sum prioritering til fylkesvei	2 913	3 837	4 904	4 370

nene skal innenfor disse kriteriene selv prioritere veier. Prosjekter for vedlikehold, fornying og utbedring skal prioriteres innenfor dette. Fylkeskommunenes prioriterte tiltak må kunne gjennomføres ved en gradvis innfasing av planrammen. Innfasing av økonomiske midler til ordningen vil vurderes i de årlige budsjettprosessene.

I tilskuddsordningen vil det være et krav om en fylkeskommunal egenandel som minst tilsvarende den statlige andelen. Statens vegvesen skal forvalte tilskuddsordningen.

## 10.7 Hovedprioriteringer byområder

Regjeringen har lagt til grunn en fortsatt sterk satsing på byvekstavtaler i planperioden for å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy i byområdene. En viktig prioritering er å følge opp de inngåtte byvekstavtalene for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren som løper fram til 2029. Det statlige bidraget i disse avtalene er om lag 54 mrd. kroner i planperioden. I planperioden prioriteres midler til Bybanen til Åsane i Bergen og ny Majorstuen stasjon i Oslo. På sikt vil det være aktuelt å reforhandle byvekstavtalene i de fire største byområdene, og det tas høyde for midler til dette.

Regjeringen vil også legge til rette for å inngå byvekstavtaler for Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Det er lagt til grunn nær 10 mrd. kroner til dette formålet. Det etableres en ny, fireårig tilskuddsordning for klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet i Bodø, Ålesund, Hauge-sund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen innenfor en ramme på om lag 600 mill. kroner.

Samlet er det forutsatt om lag 80,1 mrd. kroner til byområdene i planperioden. Av dette er om lag 55,9 mrd. kroner statlige tilskudd. Om lag 24,1 mrd. kroner er prioritert til mindre investeringer i tiltak for kollektivtransport, sykling og

gange langs riks-, fylkeskommunale og kommunale veier i de ni byområdene som er omfattet av ordningen med byvekstavtaler. Midlene er i 2021-budsjettet prioritert innenfor rammen til Statens vegvesen. Fordelingen mellom forvaltningsnivåene vil avklares i de årlige statsbudsjettene. Det er også lagt til grunn midler til stasjons- og knutepunktsutvikling i byområdene innenfor jernbanerammen.

Regjeringens bypolitikk for planperioden er nærmere omtalt i kapittel 8.2 og 11.11.

### 10.7.1 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Regjeringen har lagt til grunn om lag 26,3 mrd. kroner i planperioden til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-ordningen). Ordningen har vært avgrenset til fem konkrete prosjekter som vil gi høykvalitets kollektivløsninger i de største byene. Prosjektene er Fornebubanen og ny T-banetunnel i Oslo-området, Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen, Metrobuss i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren. I planperioden prioriteres i tillegg midler til Bybanen til Åsane i Bergen. Det er også prioritert midler innenfor riksveirammen til forlengelse av E39 Fløyfjellstunnelen som ikke inngår i 50/50-ordningen, men som er en forutsetning for bybaneutbyggingen. Dette er nærmere omtalt i kapittel 11.11.3. Endelig statlig bidrag vil bli gjenstand for forhandlinger med lokale myndigheter. 50/50-prosjektene er nærmere omtalt i kapittel 11.11.7–8. Midlene tildeles gjennom byvekstavtalene.

### 10.7.2 Tilskudd til byområder

I tillegg til 50/50-ordningen omfatter statlige tilskudd i byvekstavtalene også:

- belønningsmidler til lokale tiltak som bygger opp under nullvekstmålet, inkludert drift av lokal kollektivtransport
- tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tabell 10.5 Økonomiske rammer til byområder. Fordeling statlige midler. Årlig gjennomsnitt. Mill. kroner

	Budsjett 2021	2022–2027	2028–2033	2022–2033
Mindre investeringstiltak <sup>1</sup>	1 023	2 103	1 918	2 011
Tilskudd byområder	5 435	5 124	4 199	4 662
Sum byområder, statlige midler	6 458	7 227	6 117	6 673

<sup>1</sup> Tabellen inkluderer midler til mindre investeringstiltak i byvekstavtalene som i 2021-budsjettet er budsjettet innenfor rammen til Statens vegvesen. Det er også prioritert midler til stasjons- og knutepunktsutvikling under rammen til Jernbanedirektoratet, men det er ikke endelig avklart hvor mye som vil gå til byvekstavtalene.

- tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene
- tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren.

Regjeringen legger til grunn en ramme på om lag 28,5 mrd. kroner til disse tilskuddene. I planperioden prioriteres 500 mill. kroner i tilskudd til ny Majorstuen stasjon i Oslo. Dette er ikke et nytt prosjekt innenfor 50/50-ordningen.

Det prioriteres også om lag 600 mill. kroner til en ny, fireårig tilskuddsordning for ytterligere fem byområder som ikke er aktuelle for byvekstavgift.

## 10.8 Hovedprioriteringer jernbaneformål

Regjeringen har lagt til grunn en planramme på 393 mrd. kroner for å utvikle jernbanen. Innenfor rammen prioriterer regjeringen et økt nivå til drift, vedlikehold og fornying samt fortsatt høy aktivitet innen investeringer i jernbane- og signalanlegg.

### 10.8.1 Forvaltning av jernbanesektoren

Regjeringen har lagt til grunn 7,5 mrd. kroner i forvaltning av jernbanesektoren i planperioden. Jernbanedirektoratet skal bidra til at jernbanesektoren drives effektivt, sikkert og miljøvennlig, til beste for samfunnet, passasjerene og vareeiere. Jernbanedirektoratet skal inngå avtaler som sikrer at helheten i et velfungerende jernbanesystem blir ivaretatt. Avtalene skal legge til rette for at det oppnås mest mulig nytte for avtalt vederlag. Midlene innen forvaltning dekker direktoratets utgifter til overordnet langsiktig utvikling av togtilbudet og jernbanens rolle i transportsystemet, samt direktoratets forvaltningsoppgaver i kjøp av

persontransport, drift og vedlikehold, planlegging og utbygging av jernbaneinfrastruktur.

Jernbanedirektoratet har ansvar for at det utdannes lokomotivførere ved Norsk fagskole for lokomotivførere. Lokførerskolen er en statlig NOKUT-godkjent fagskole og drives i henhold til fagskoleloven. Norsk jernbaneskole drives av Bane NOR SF som utdanner personell til skinnegående transportmiddel i Norge. Jernbanemuseet er skilt ut som egen virksomhet under Jernbanedirektoratet.

Nytt Nasjonalt kompetansesenter for samferdsel, Konnekt, har som formål å sikre framtidig kompetanse til samferdselsektoren. Senteret er et samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen, bemannet med ansatte fra begge organisasjonene.

### 10.8.2 Drift, vedlikehold og fornying av jernbanen

Regjeringen har lagt til grunn 131,8 mrd. kroner i planperioden til drift, vedlikehold og fornying av jernbanen. Dette gir en gjennomsnittlig årlig ramme som er vesentlig høyere enn saldert budsjett for 2021. Drift og vedlikehold ivaretar samfunnets investeringer og gjør det mulig å bruke infrastrukturen til sitt tiltenkte formål over tid. Jernbanedirektoratet kjøper drift- og vedlikeholdstjenester fra Bane NOR SF.

Hovedutfordringene i planperioden vil være økt antall togavganger og omfanget av antall tog på jernbanenettet som sammen med klimarelaterte utfordringer gir større slitasje på infrastrukturen. Regjeringen legger opp til et nivå på vedlikehold og fornyelse som ivaretar samfunnets infrastrukturinvesteringer. Rammen vil bidra til å opprettholde og på sikt øke driftsstabiliteten på tross av økende trafikk på jernbanenettet.

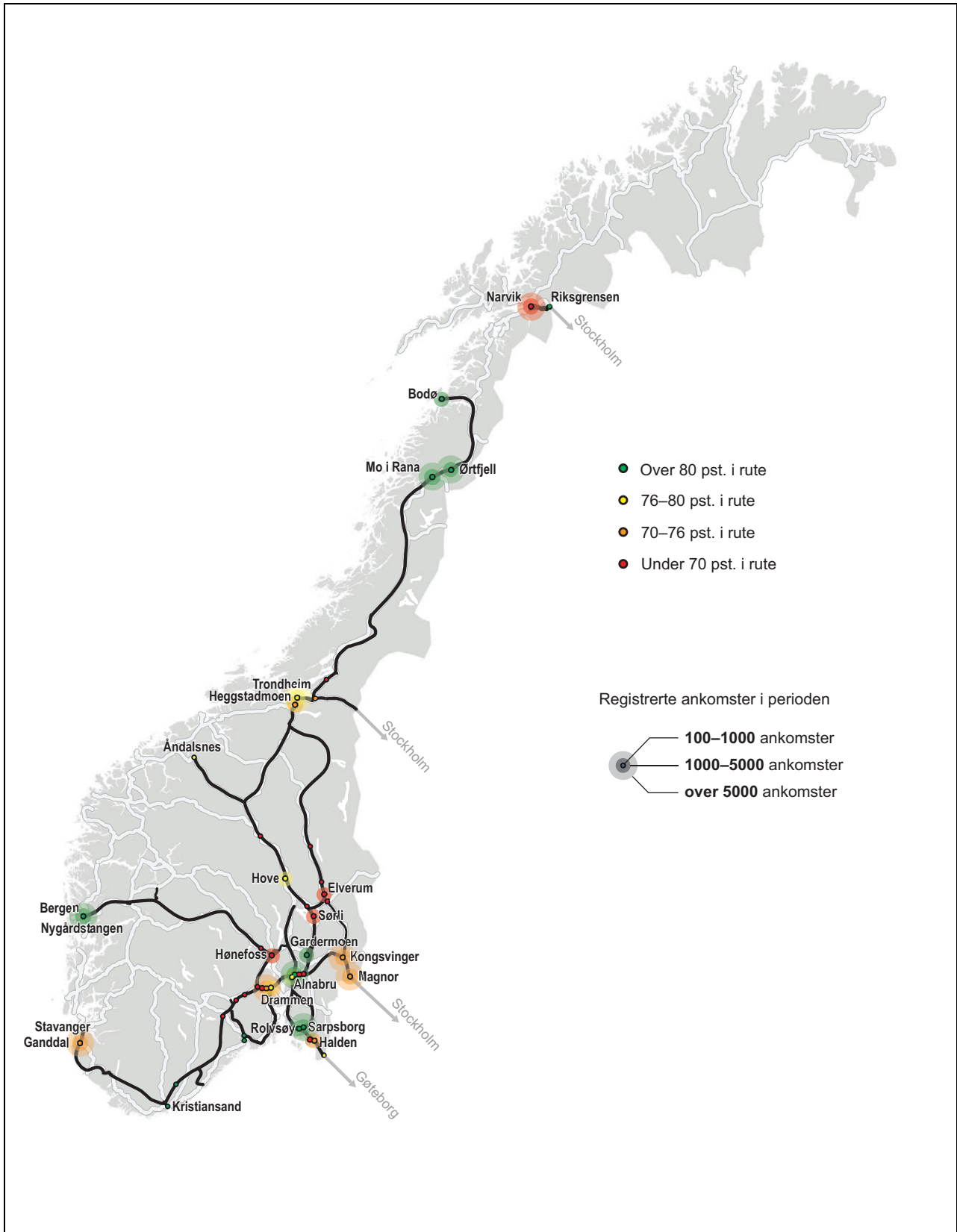
Prioriteringen av drift, vedlikehold og fornying av jernbanen gjør det mulig å forvalte infrastrukt

Tabell 10.6 Jernbaneformål. Fordeling statlige midler. Årlig gjennomsnitt. Mill. kroner

	Budsjett 2021	2022–2027	2028–2033	2022–2033
Forvaltning av jernbanesektoren	636	633	614	623
Kjøp av persontransport med tog <sup>1</sup>	3 910	3 900	3 900	3 900
Drift, vedlikehold og fornying av jernbanenettet	7 316	10 007	11 964	10 985
Investeringer i jernbanenettet <sup>2</sup>	19 202	15 987	18 495	17 241
Sum Jernbanedirektoratet	31 064	30 526	34 974	32 750

<sup>1</sup> I budsjettet for 2021 er 650 mill. kroner til tilleggsavtaler i forbindelse med koronapandemien holdt utenfor i sammenlikningsgrunnlaget.

<sup>2</sup> Midler til signalsystemet ERTMS er tidligere kategorisert som fornying, men regnes nå som investering.



Figur 10.3 Punktlighet godstog 2015–2019<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Ankomstpunktlighet. Godstog regnes som i rute om det ankommer terminal mindre enn seks minutter før oppsatt tid.

Synstolking: Figuren viser kart over Norge med jernbanelinjenettet inntegnet. Ulike farger viser graden av punktlighet for godstog i årene 2015–2019 på strekningene.

Kilde: Bane NOR SF

turen slik at vi kan tilby god kvalitet på tjenestene. Attraktiviteten til jernbanen som transportmiddel henger tett sammen med tilstanden på infrastrukturen. Drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanelinjet skal gjøre jernbanen driftsstabil ved å bidra til høy oppetid, punktlighet og regularitet.

Størstedelen av dagens satsing er rettet mot å ivareta sikkerhet og pålitelighet. Ved et for lavt nivå vil det eksempelvis måtte innføres saktekjøring eller stans av togtrafikk på enkelte strekninger.

Etterslepet blir beregnet til å være på om lag 23 mrd. kroner ved inngangen til planperioden og vil øke de første årene i planperioden. Det legges opp til et nivå på vedlikehold og fornyelse som stanser veksten i vedlikeholdsetterslepet fra 2024/2025, selv om presset på infrastrukturen øker. I andre seksårsperiode er det lagt til grunn et nivå på vedlikehold og fornyelse som reduserer vedlikeholdsetterslepet. I løpet av hele planperioden legges det opp til et nivå på vedlikehold på 40 mrd. kroner og fornying på 60 mrd. kroner. Økte rammer til vedlikehold og fornying vil gjøre det mulig å vri innsatsen fra helt nødvendig vedlikehold til vedlikehold og fornying som bidrar til en forbedret tilstand på det norske jernbanelinjet. Nivåøkningen vil også gi mer vedlikehold og fornying for pengene gjennom en overgang til et mer tilstandsbasert og strategisk vedlikeholds- og fornyelsesprogram. Innføringen av signalsystemet ERTMS, European Rail Traffic Management System, innebærer et nytt trafikkstyringssystem. Dette er en helt nødvendig utskiftning av dagens sikrings- og signalanlegg, som forårsaker mange av dagens driftsforstyrrelser.

Jernbanesektoren skal i større grad styres på mål og effekter, framfor aktiviteter og tiltak. Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet vurdert mållindikatorer for oppetid og regularitet i lys av betydelig økt togtrafikk, økt slitasje og ny kunnskap om sammenhengene mellom dem. Dagens måltall ble satt med en forutsetning om

en ekstraordinær satsing på vedlikehold og fornyelse i Nasjonal transportplan 2010–2019. Siden framleggelsen av transportplanen i 2009 har togproduksjonen økt og vedlikeholdsetterslepet har vist seg å være større enn forutsatt. Målene var ambisiøse i utgangspunktet, og kombinasjonen av økt togtrafikk og dermed høyere slitasje av jernbaneinfrastrukturen har gjort målene urealistiske. Investeringer i ny infrastruktur muliggjør en utvidelse av togtilbudet. Den økte togtrafikken gir større slitasje på eksisterende infrastruktur, som igjen underbygger behovet for å justere mållindikatorer.

Selv om regjeringen nedjusterer mållindikatorer, betyr ikke det at ambisjonene for jernbanen er redusert. Siden det er en langt høyere togproduksjon nå enn da målene ble satt, blir samme mål mer krevende å nå. Som styringsparameter på kvaliteten på infrastrukturen bruker Samferdselsdepartementet driftsstabilitet, som måles ved indikatorer punktlighet, regularitet og oppetid. Resultatene for regularitet og oppetid har de senere årene ligget godt under resultatmålene. Det er viktig å ha realistiske mål som er egnet for styring, og ambisjonene om et best mulig tilbud for de reisende står fast. De nye målene vurderes som krevende, men realistiske. På sikt ønsker regjeringen å øke måltallene igjen.

Som tabell 10.7 viser, blir målet for regularitet endret fra 99,2 til 97,7 prosent. På lengre sikt skal måltallet økes til 98 prosent. Målet for oppetid justeres fra 99,3 til 99,1 prosent. På lengre sikt, etter innføring av signalsystemet ERTMS i Oslo-området, økes måltallet til 99,3 prosent igjen.

Sammenliknet med andre land er det høy togtetthet på deler av den norske jernbaneinfrastrukturen. Det er eksempelvis flere enn tusen tog i døgnet på dobbeltsporet mellom Oslo S og Nationaltheatret, og på flere av enkeltsporstrekkene går det opp mot fire tog i timen i rushtiden. Når det oppstår feil mellom Drammen, Oslo S og Lillestrøm påvirkes 80 prosent av togtrafikken i Norge. Innsatstog i rushtiden gir ofte lavere punktlighet

Tabell 10.7 Nye måltall for driftsstabilitet

Parameter	Gjeldende mål	Nytt mål	På lengre sikt
Driftsstabilitet			
Oppetid i pst.	99,3	99,1	99,3
Regularitet i pst.	99,2	97,7	98,0
Punktlighet i pst.	90,0	90,0	90,0
Punktlighet Gardermobanen i pst.	95,0	96,0	96,1

fordi kapasiteten allerede er høyt utnyttet på flere strekninger.

Hvordan drift og vedlikehold gjennomføres er viktig for å unngå negativ påvirkning på natur- og vannmiljø. Ved drift og vedlikehold skal føre-var prinsippet gjelde, jf. nærmere omtale i kapittel 6.2.4.

Fra januar 2021 er det innført konkurranse om drift- og vedlikeholdsoppgavene på jernbanen. Målet er å redusere forsinkelser og innstillinger i togtrafikken. Selskapene konkurrerer om å bedre vedlikeholdet og effektivisere bruken av fellesskapets midler. I første omgang er selskapet Spordrift AS skilt ut fra Bane NOR SF. Konkurransen om drift og vedlikehold skal innføres gradvis, og omfanget av avtalen som Spordrift har med Bane NOR SF, vil tilpasses etter hvert som disse tjenestene konkurranseutsettes.

### 10.8.3 Kjøp av persontransport med tog

Regjeringen har lagt til grunn 46,8 mrd. kroner i planperioden til kjøp av persontransport med tog. Dette er en videreføring av nivået i saldert budsjett for 2021, fratrukket midler til tilleggskjøp i forbindelse med koronapandemien. Regjeringen har lagt til grunn kostnadsbesparelser ved konkurranseutsetting av persontogtrafikken og finansiering av nye tog innenfor en flat videreføring av nivået i saldert budsjett for 2021. Kjøp av persontransport med tog har tidligere ikke vært inkludert i planrammen, men er nå inkludert for å gi et mer helhetlig bilde av totalkostnadene for tilbudsutvikling på jernbanen.

Regjeringen har lagt til grunn at kjøp av persontransport med tog skal konkurranseutsettes, jf. blant annet Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor*. Hensikten med konkurranseutsettingen er å bidra til et bedre tilbud til kundene og en mer effektiv drift av statens kjøp av persontransport på jernbanen.

Fase 1 av konkurranseutsettingen omfatter trafikkpakke 1–3, og er gjennomført med trafikkstart i 2019/2020. Konkurransen har bidratt til en vesentlig reduksjon i vederlaget for togtilbudet, samtidig som togoperatørene har forpliktet seg til tilbudsforbedringer de nærmeste årene. Dette omfatter blant annet etablering av et tilbud på fjerntogstrekningene Oslo–Bergen/Trondheim/Stavanger som gir avganger tilnærmet annenhver time. Samtidig er rutetilbudet rundt Bergen, Trondheim og Stavanger forbedret til tross for at kapasiteten i infrastrukturen er begrenset. En viktig målsetting i arbeidet med konkurranseutsetting av persontrafikk er å sikre en bedre samordning av togtilbudet og øvrig kol-

lektivtrafikk rundt storbyene. I konkurranseutsetting av trafikkavtaler er det forutsatt at togoperatøren inngår avtaler om rute-, billett- og takstsarbeid med fylkeskommunale administrasjonsselskaper.

Fase 2 av konkurranseutsettingen omfatter Østlandet med planlagt trafikkstart i desember 2023 for trafikkpakke 4, og desember 2025 for trafikkpakke 5. I trafikkpakke 4 er det forutsatt at Follobanen er ferdigstilt og at signalsystemet ERTMS er innført på Gjøvikbanen. Dette blir en del av leveransen fra togoperatøren fra trafikkstart. Åpning av Follobanen gir ti minutter redusert reisetid mellom Oslo og Ski, økning fra ett til to tog i timen for regiontog Moss–Oslo/Stabekk og fra to til fire tog i timen for lokaltog Ski–Oslo/Stabekk. I trafikkpakke 5 vil mulige tilbudsforbedringer som følge av økt infrastrukturkapasitet i Drammens-området, bli vurdert som minimumskrav i konkurransen.

Dagens direktetildelte trafikkavtale med Vygruppen utløper i 2022. I en mellomperiode fram til konkurranseutsetting av trafikkpakkene på Østlandet i 2023 og 2025, legges det opp til nye direktetildelte trafikkavtaler med Vygruppen og Vy Gjøvikbanen.

#### Nye tog

Stortinget har gitt tilslutning til anskaffelse av 30 nye lokaltogsett. Nytt materiell erstatter tog som har nådd sin levealder, og vil gi plass til vesentlig flere passasjerer. Nye tog skal etter planen fases inn fra 2025.

Togene av type 70 som betjener regiontogmarkedet på Østlandet, skal erstattes med 13 nye Flirt-tog. På Trønderbanen og Rørosbanen erstattes gamle dieseltog med bimodale tog som kan kjøre både på strøm og diesel.

I løpet av planperioden vil hele fjerntogflåten nå sin tekniske levetid og må erstattes eller eventuelt levetidsforlenges.

Regjeringen legger til grunn beregnet transportbehov i 2035 for dimensjonering av fjerntogtilbudet og materiellbehovet, og legger opp til trinnvise kjøp etter hvert som gammelt materiell fases ut og trafikkveksten øker. Nytt materiell planlegges faset inn rundt år 2025/2026. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget når nærmere avklaringer foreligger.

### 10.8.4 Investeringer i jernbanenettet

Regjeringen legger i planperioden opp til en fortsatt utvikling av jernbanens fortrinn som en klimavennlig, kapasitetssterk og arealeffektiv del av

transportsystemet. Toget er trafikkikkert og har en viktig rolle i persontransport inn og ut av de største norske byene og for godstransport på lange distanser. Planlagt tilbudsutvikling styrker store bo- og arbeidsmarkeder gjennom blant annet InterCity-satsingen. Det satses også på viktige nasjonale reiseforbindelser og godsrelasjoner som vil komme næringslivet til gode.

I planperioden prioriteres det å ferdigstille prosjekter for å realisere påbegynte tilbudsforbedringer. Dette bidrar til miljøvennlig og effektiv transport i de store byområdene. Regjeringens hovedprioriteringer for nye investeringer er effektpakker som gir økt frekvens inn og ut av Trondheim, Oslo, Bergen og Stavanger, og som styrker gods på bane og bedrer nettdekningen om bord i togene. Ringeriksbanen og Arna–Stanghelle er planlagt å gi raskere og sikrere transport for både gods- og persontog mellom Oslo og Bergen. Dobbeltsporparsellen Stokke–Sandefjord er planlagt å gi tilbudsforbedringer på ytre InterCity Vestfoldbanen. Det er også prioritert en rekke mindre tiltak som i sum gir et bedre togtilbud i byområdene ved Trondheim, Oslo, Bergen og Stavanger. For gods prioriteres tiltak for å styrke de fire viktigste strekningene for kombi-transporten på bane, Oslo–Narvik/Bergen/Trondheim og Trondheim–Bodø. Prosjektene er omtalt i kapittel 11.

Aktivitetsnivået for nye jernbaneanlegg er høyt ved inngangen til planperioden. Follobanen skal sluttføres tidlig i planperioden, dobbeltsporutbyggingen på Østfold-, Dovre- og Vestfoldbanen og mellom Arna og Bergen pågår for fullt, og det bygges ut for elektrisk drift av Trønderbanen og Meråkerbanen og økt frekvens på Gjøvikbanen.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 var det store ambisjoner for investeringer i ny jernbaneinfrastruktur. Siden framlegget av Nasjonal transportplan 2018–2029 er fem nye, store jernbaneprojekter igangsatt, i tillegg til en rekke mindre investeringsprosjekter. Et titalls store tilbudsforbedringer er under planlegging.

Utbygging av InterCity har blitt dyrere enn tidligere antatt. Kostnadsøkninger får konsekvenser for hva det er realistisk å gjennomføre av InterCity-satsingen i planperioden. Ambisjonene er fortsatt høye, men det er ikke rom for et fullt utbygd InterCity i planperioden. Det vil ta lengre tid å gjennomføre denne satsingen enn hva tidligere transportplaner har lagt til grunn. Bane NOR SF har arbeidet med verdioptimaliserte InterCity-konsept, som videreutvikles. Det er betydelig potensial for å redusere utbyggingskostnadene, samtidig som togtilbudet for-

bedres. Dette vil bety at det ikke bygges dobbeltspor i hele InterCity-området som tidligere planlagt. Det legges opp til å arbeide videre med planavklaringer i de byene i InterCity-området hvor det ikke legges opp til større jernbaneutbygging og nye stasjoner i denne planperioden. Regjeringen opprettholder ambisjonen om at togtilbudet skal forbedres fra dagens tilbud, men med noe redusert kapasitet og fleksibilitet enn hva full dobbeltsporutbygging ville ha gitt. Dette åpner for mer kostnadseffektive løsninger, hvor trafikkgrunnlaget og kostnadsutviklingen av enkeltprosjekt i større grad påvirker tidspunkt for realisering av et forbedret togtilbud. Et konkret eksempel er InterCity Vestfoldbanen. Dobbeltsporparsellen mellom Stokke og Sandefjord er prioritert med oppstart i første seksårsperiode. Denne delparsellen vil muliggjøre en dobling i frekvensen mellom Oslo og Skien til en tredjedel av kostnadene for full utbygging av dobbeltspor på ytre InterCity.

Den digitale transformasjonen av jernbanen vil skje på flere ulike nivåer, og i første omgang med innføringen av nytt felleseuropeisk digitalt signal-system, ERTMS. Regjeringen har lagt til grunn innføringen av systemet i tråd med fastsatt plan.

Nordlandsbanen, Rørosbanen, Solørbanen, Raumabanen og flere mindre banestrekninger er ikke elektrifisert og etablering av ordinært kontaktledningsnett er kostnadskrevende. Alternative nullutslippsløsninger ved delelektrifisering og batteridrift (såkalt NULLFIB-løsning) på disse banestrekningene kan være aktuelt i andre seksårsperiode. Den teknologiske utviklingen, særlig på batteriområdet, går raskt. Nye løsninger som følge av teknologisk utvikling, skal vurderes videre.

### 10.8.5 Mindre investeringstiltak jernbane

Det er kun de største investeringsprosjektene på jernbanen som er nærmere omtalt i denne planen, jf. korridoromtalen i kapittel 11. Det skal i tillegg gjennomføres en rekke mindre investeringsprosjekter i planperioden, og regjeringen har lagt til grunn en ramme på 24 mrd. kroner i planperioden til dette. I det følgende omtales slike tiltak.

#### *Sikkerhet og miljø*

På jernbanen vil en satsing på sikkerhet og miljø bidra til å øke trafikksikkerheten og redusere negativ påvirkning på ytre miljø i og rundt eksisterende jernbaneinfrastruktur. Tiltakene priorite-



res løpende etter vurdering av risiko og effekt. Aktuelle sikkerhetstiltak er sanering av planoverganger og fjerning av sikthindre. Tiltak for ytre miljø kan være investeringer som gir bedre tilpassing av sideterreng for mer naturbasert vegetasjonskontroll og vannkvalitet. Andre investeringer kan forbedre artsmobilitet og redusere støy fra eksisterende jernbane.

#### *Gods på jernbane*

Godstiltakene bidrar til at jernbanen skal være et mest mulig kostnadseffektivt og miljøvennlig transportmiddel som bedrer lønnsomheten og gir et mer konkurransedyktig næringsliv. Tiltakene vil i all hovedsak rettes mot å effektivisere tømmertransporten, åpne nye markeder for jernbanen innen kombitransport samt prioritering av kapasitetsøkende tiltak med rask effekt som muliggjør vogner med større lastevolum og mer effektiv godstransport.

#### *Signalsystemer – videreutvikling av ERTMS*

En videreutvikling av signalsystemet ERTMS ut over basisinnføringen gjør at det kan tas ut mer effekt av den nye teknologien og øke utnyttelsen av eksisterende infrastruktur. Eksempelvis vil ERTMS gi enklere løsninger for samtidig innkjøringer, noe som øker fleksibiliteten på enkeltsporede strekninger. Videre muliggjør en videreutvikling av ERTMS tettere signalering som gir en mer effektiv trafikkflyt. Enklere sikring av planoverganger reduserer transporttiden.

#### *Stasjoner og knutepunkt*

Disse tiltakene skal bidra til enklere reisehverdag gjennom utvikling av velfungerende og effektive stasjoner og knutepunkt. Tiltakene rettes mot økt kapasitet der det er mange av- og påstigninger og tiltak som bedrer sikkerhet, tilgjengelighet og informasjon på stasjonene.

Universell utforming krever at både stasjonens fysiske utforming og stasjonens informasjonssystem er laget slik at hovedløsningen kan brukes av flest mulig. Satsing på universelt utformede stasjoner videreføres på stasjoner og strekninger med mange reisende. 334 togstasjoner forventes å være i drift ved utgangen av 2021. I 2019 var 30 stasjoner klassifisert som universelt utformet. Disse ble benyttet av syv prosent av de reisende. Utviklingen av Oslo S fram mot 2029 er det viktigste tiltaket for universelt utformede reisekjeder på jernbanen.

Det er foreløpig inngått byvekstavtaler med tre av de største byområdene, Trondheim, Nord-Jæren og Oslo-området, hvor stasjonstiltak til nærmere 870 mill. 2021-kroner inngår.

#### *Sikker kjøreveis-IKT*

Investeringstiltak innenfor området *Sikker kjøreveis-IKT* vil bidra til styrket driftsstabilitet. Det vil også gi økt digital sikkerhet for kritiske systemer for blant annet togframføring, nødvendig kommunikasjon mellom tog og togsentraler og kundeinformasjon til de reisende. Et av de aktuelle tiltakene vil være dekningsutbedring slik at høy tilgjengelighet og stabile togradio tjenester opprettholdes og forbedres. Andre tiltak er bygging av nødvendig transmisjonsnett med tilstrekkelig kapasitet, innføring av tilstandsovervåking av kritiske komponenter i sporet og håndtering av potensielle uønskede hendelser.

#### **10.8.6 Nettdekning langs jernbanen**

Tilgang til gode mobiltjenester på tog gjør at reisende kan utnytte tiden sin bedre på reise. For jobbpendlere betyr det at arbeidsdagen kan begynne om bord. For de reisende som bruker mobilnettet, vil en god brukeropplevelse gi opplevelse av spart reisetid fordi de kan utføre ønsket aktivitet underveis. Nettdekning er også viktig for reiseplanlegging underveis på reisen.

Regjeringen prioriterer investeringer i første seksårsperiode som gir forbedringer i nettdekningen for de reisende. Nettdekning, nytt nødnett og ny standard for togradio skal ses i sammenheng for å sikre at synergiene tas ut på en hensiktsmessig måte. Installasjon av mobilforsterkere i togene pågår. Det vil gi de reisende god brukeropplevelse der det allerede er dekning med tilstrekkelig kapasitet. I tillegg til mobilforsterkere i togene vil regjeringen legge til rette for større investeringer langs jernbanen for å møte de reisendes forventninger til nettdekning, og har lagt til grunn 2,6 mrd. kroner i planperioden.

Tiltakene i effektpakken for bedre nettdekning rettes mot investeringer i tunnelene. I henhold til tidligere ansvarsdeling har staten dekket investeringer i mobilforsterkere i tog. I friluft tas det utgangspunkt i kommersiell utbygging.

I konseptvalgutredningen for bedre nettdekning langs jernbanen foreslås et konsept som innebærer utbygging av god dekning for alle strekninger. Dette konseptet er i utredningen vurdert som lønnsomt, med netto nåverdi på 7,8 mrd. kroner og netto nytte pr. budsjettkrone på 2,0.

### 10.8.7 Kjøreveisavgifter

I henhold til gjeldende regelverk og som et ledd i jernbanereformen skal togselskapene i økende grad betale for de tjenester selskapene benytter under sportilgangsavtalen. Hensikten er blant annet at togselskapene skal betale for slitasjen og kostnadene de påfører infrastrukturen, slik at selskapene har insentiver til å ta vare på jernbanen og bruke nettet effektivt. Avgiftene skal synliggjøre reelle kostnader for togselskapene, tydeliggjøre og ansvarliggjøre Bane NOR SF som leverandør, samt bidra til kostnadseffektivitet.

Fram til 2016 var det avgiftsfritak for alle andre tog enn tunge godstog (over 25 tonns akseltrykk). I 2016 ble det innført en egen avgiftsordning for bruk av Gardermobanen (Etterstad–Gardermoen) for alle tog på strekningen.

Inntektene fra kjøreveisavgifter tilfaller Bane NOR SF direkte, og gir fratrukk i foretakets tilskudd over statsbudsjettet. Det er lagt opp til at de togselskapene som staten kjøper tjenester fra, kompenseres for prisøkninger på disse tjenestene. I statsbudsjettet for 2017 var det forutsatt 150 mill. kroner i nye infrastrukturavgifter, mens prognosen for 2022 er om lag 1 mrd. kroner.

## 10.9 Hovedprioriteringer kystforvaltning

Regjeringen har lagt til grunn en planramme på 33 mrd. kroner for å legge til rette for utvikling av en konkurransedyktig, effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport, med effektive havner og transportkorridorer samt en hensiktsmessig dimensjonert beredskap mot akutt forurensning.

Regjeringen vil opprettholde og ytterligere heve det høye sikkerhetsnivået i sjøtransporten. Videre vil regjeringen bidra til å utvikle sjøtransportens fortrinn, styrke samspillet mellom de

ulike transportformene og ta i bruk ny og moderne teknologi, slik at det legges til rette for effektiv ressursutnyttelse.

### 10.9.1 Drift, vedlikehold og større utstyrsanskaffelser

Kystverket skal legge til rette for sikker, miljøvennlig og effektiv ferdsel i farvannet og i norske havområder, og hindre og begrense miljøskade ved akutt forurensning eller fare for akutt forurensning. Kystverkets oppgaver omfatter planlegging av tiltak, forvaltning, myndighetsutøvelse og administrasjon.

Drift og vedlikehold utgjør en stor andel av Kystverkets virksomhet. Innen kystforvaltning omfatter det blant annet drift og vedlikehold av fysisk infrastruktur (navigasjonsinnretninger), drift av tjenester, herunder BarentsWatch og andre digitale tjenester samt beredskap mot akutt forurensning.

Sjøtransporten forventes å øke i årene som kommer, samtidig som effektene av klimendringene ventes å bli mer merkbare. Sammen med økende interesse for virksomhet i, og bruk av sjøarealer, gir dette utfordringer for drift, vedlikehold og forvaltning. Kravene til samfunnsikkerhet og behov for klimatilpasningstiltak øker. I tillegg står sjøtransporten overfor en rask teknologisk utvikling som kan medføre endrede behov for både infrastruktur og tjenester. Navigasjonsinnretninger og fyrbygninger har fortsatt et betydelig vedlikeholdsetterslep, og dette må håndteres og reduseres for å ivareta sjøsikkerheten og forhindre store driftsutfordringer på sikt.

Regjeringen vil prioritere å lukke vedlikeholdsetterslepet slik at sjøsikkerheten og framkommeligheten for skipstrafikken opprettholdes. Regjeringen vil samtidig videreutvikle og modernisere navigasjonsinfrastrukturen, slik at den

Tabell 10.8 Kystforvaltning. Fordeling statlige midler. Årlig gjennomsnitt. Mill. kroner

	Budsjett 2021	2022–2027	2028–2033	2022–2033
Drift, vedlikehold og større utstyrsanskaffelser	1 077	1 436	1 529	1 483
Farvannstiltak	418	1 154	947	1 051
Tilskuddsordninger for sjøtransport	97	143	269	206
Sum Kystverket <sup>1</sup>	1 592	2 734	2 746	2 740

<sup>1</sup> Midler til beredskap mot akutt forurensning med unntak av midler til den statlige slepeberedskapen er nå inkludert i de økonomiske rammene, og inngår i sammenlikningsgrunnlaget med 97 mill. kroner i 2021. Midler til Kystverkets los- og sjøtrafikk-sentraltjenester som er brukerfinansierte, midler til håndtering av vraket U-864 og andre spesielle driftsutgifter er ikke del av den økonomiske planrammen.

risikoreduserende effekten optimaliseres og drifts- og vedlikeholdskostnadene reduseres. Eksisterende tjenester, herunder SafeSeaNet Norway, BarentsWatch og ulike e-navigasjonsløsninger, skal videreutvikles med vekt på brukerretting og effektiv ressursbruk. Tjenestene er i stor grad digitale, og digitaliseringsarbeidet i Kystverket skal samordnes for å hente ut stordriftsfordeler og for å se tjenesteutviklingen i sammenheng.

### 10.9.2 Farvannstiltak

Regjeringen har lagt til grunn 10,1 mrd. kroner til større farvannstiltak i planperioden. Stad skips-tunnel er det største investeringsprosjektet på kystområdet i første seksårsperiode, som har som mål å gi økt framkommelighet og sjøsikkerhet på en krevende del av kysten. Regjeringen har videre lagt opp til å gjennomføre flere andre større tiltak som vil gi økt framkommelighet og sjøsikkerhet gjennom utdyping, skjerming og merking av farvannene. Tiltakene utgjør Kystverkets investeringsportefølje og er et resultat av utredninger som ser lengre kyststrekninger i sammenheng, og som gir en helhetlig og behovsbasert vurdering av tiltak.

Stortinget har gjennom behandlingen av Prop. 84 S (2016–2017) *Ny inndeling av folkevalgt regionalt nivå* vedtatt at fylkeskommunene skal overta statens eierskap og forvaltningsansvar for fiskerihavneanlegg, og at dette skal skje gjennom avtaler med hver fylkeskommune. Det er videre lagt til grunn at Samferdselsdepartementets budsjettmidler til statlige fiskerihavneanlegg og tilskuddsordningen til kommunale fiskerihavneanlegg vil bli del av rammetilskuddet til fylkeskommunene, etter at de nye fylkesregionene har tatt over eierskap og forvaltningsansvar fra staten. Det ble i august 2019 inngått avtaler med fylkene fra Vestland og sørover. Det gjenstår å inngå avtaler med fylkene fra Møre og Romsdal og nordover. Det er satt av 122,6 mill. kroner på Samferdselsdepartementets budsjett som vil overføres til fylkeskommunenes rammetilskudd ved en eventuell inngåelse av avtaler med de gjenstående fylkene.

Av hensyn til sjøsikkerhet og framkommelighet legger regjeringen i tillegg opp til å gjennomføre utbedringer av innseilingen til flere havner i Nord-Norge. På disse stedene er det betydelig fiskeriaktivitet og annen næringsvirksomhet, og tiltakene vil bedre seilingsforholdene og sikkerheten for fartøy som anløper havnene. Tiltakene er beskrevet i kapittel 11.

### 10.9.3 Mindre farvannstiltak

På kystområdet er det i all hovedsak farvannstiltak med kostnad over 100 mill. kroner som utgjør investeringsporteføljen og som porteføljeprioriteres. Mindre farvannstiltak som har kostnad under 100 mill. kroner er også viktige for sjøtransporten langs hele kysten. I likhet med de større tiltakene, kan tiltakene bestå av merking, utdyping eller skjerming, eller kombinasjoner av disse.

Regjeringen har lagt til grunn 2,5 mrd. kroner til mindre farvannstiltak i planperioden, og Kystverket er satt til å vurdere hvilke tiltak som bør gjennomføres og når de gjennomføres. Det forutsettes samtidig at tiltakene med høyest netto nytte prioriteres. De utredede tiltakene er geografisk spredt, og vil samlet sett bidra til å styrke sikkerheten og framkommeligheten for sjøtransporten langs hele kysten. Tiltakene kan gi redusert seilingstid og -distanse, plass til større og flere fartøy i trange farvann, redusert risiko for grunnstøting og kollisjon samt mindre sårbarhet for sjøtransporten gjennom flere alternative leder.

De mindre farvannstiltakene er utredet og planlagt på samme måte som tiltakene i Kystverkets investeringsportefølje, gjennom strekningsvise utredninger som ser lengre strekninger i sammenheng. Strekningsvis planlegging gir en helhetlig og behovsbasert vurdering av investeringer i farvannsinfrastruktur langs hele kysten, og gir et godt grunnlag for å identifisere de tiltakene som gir størst nytteeffekt. Det er gjennomført samfunnsøkonomiske analyser for tiltakene, og det er gjort beregninger av netto nytte.

### 10.9.4 Tilskuddsordninger for sjøtransport

Regjeringen legger opp til å videreføre tre tilskuddsordninger på kystområdet med 2,5 mrd. kroner i planperioden.

Tilskuddsordning for nærskipfart (insentivordningen)<sup>4</sup> bidrar til å nå de transportpolitiske målene. Ordningen bedrer tilgangen på sjøtransport for næringslivet og reduserer de samlede skadestnadene fra godstransport gjennom å

<sup>4</sup> Insentivordningen har tidligere vært omtalt som tilskuddsordning for overføring av god fra vei til sjø. Det tidligere navnet kan gi et feilaktig inntrykk av at godsoverføring fra vei til sjø er et mål i seg selv. Det er reduksjonen i skadestnader (gjennom at gods flyttes fra vei til sjø) og bedre tilgang på sjøtransporttjenester ved etablering av nye tilbud som ikke ville blitt etablert uten støtte, som er berettigelsen for ordningen.

flytte gods fra vei til sjø. Tilskuddene går til å dekke deler av driftskostnadene (eller investering i omlastningsutstyr) ved etablering av nye samfunnsøkonomisk lønnsomme sjøtransporttilbud som ellers ikke ville blitt etablert.

Tilskuddsordning for investering i effektive og miljøvennlige havner har som mål å effektivisere logistikkjeden gjennom tiltak i havn. Dette vil kunne bidra til bedre godslyt og godshåndtering, kostnadsbesparelser, bedre samspill i logistikkjeden og mellom transportformene, gods-overføring fra vei til sjø samt ha positive klima- og miljøeffekter.

Tilskudd til kystkultur har som formål å ivareta den maritime kulturarven.

### 10.9.5 Brukerbetaling på kystområdet

Kystverkets sektoravgifter består av losavgiftene og sikkerhetsavgiftene. Losavgiftene skal dekke den største delen av kostnadene til lostjenesten, og består av tre avgifter:

- Losingsavgift betales pr. time ved bruk av los
- Losberedskapsavgift betales av alle lospliktige fartøy større enn 8 000 bruttotonn, enten de benytter los eller seiler på farledsbevis
- Farledsbevisavgift betales for prøve, utstedelse, fornying eller endring av farledsbeviset.

Sikkerhetsavgiftene skal dekke driftskostnadene ved sjøtrafikksentralene i Horten, Brevik, Kvitsøy og Fedje. I 2021 er det budsjettert med om lag 800 mill. kroner i inntekter fra Kystverkets sektoravgifter. De avgiftsfinansierte tjenestene er ikke en del av den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan.

Tabell 10.9 Lufthavner. Fordeling statlige midler. Årlig gjennomsnitt. Mill. kroner

	Budsjett 2021	2022–2027	2028–2033	2022–2033
Sum lufthavner	–	775	–	388

Tabell 10.10 Satsinger på tvers av transportsektorene. Fordeling statlige midler. Årlig gjennomsnitt. Mill. kroner

	Budsjett 2021	2022–2027	2028–2033	2022–2033
Forskning, utvikling og innovasjon (FoUI)	62	120	120	120
Smartere transport	17	6	0	3
Tettere tverrsektorielt samarbeid om data	0	50	50	50
Fossilfrie anleggsplasser	0	75	0	38
Barnas transportplan	0	83	0	42

## 10.10 Hovedprioriteringer lufthavner

### 10.10.1 Drift og vedlikehold av lufthavner

Avinor AS er selvfinansiert, og det er selskapets styre som er ansvarlig for drift og vedlikehold. Avinor er opptatt av at lufthavndriften og driften av flysikringstjenesten skal være kostnadseffektiv. Selskapet har gjennomført flere kostnadsreduksjonsprogram hvor standardisering av tjenesteleveransene, reduksjon i antall ansatte, reduserte sikkerhetskontrollkostnader, automatisering og bruk av ny teknologi har vært viktige virkemidler. Eksempler på bruk av ny teknologi er innføring av fjernstyrte tårn og førerløse brøytebiler.

### 10.10.2 Investeringer i lufthavner

Det er Avinors styre som vedtar Avinors investeringer. Lønnsomme investeringer i luftfartens infrastruktur dekkes av selskapet.

Regjeringen har lagt til grunn et statlig bidrag på 4,65 mrd. kroner i første seksårsperiode til ny lufthavn i Mo i Rana og flytting av Bodø lufthavn, jf. omtale i kapittel 11.

## 10.11 Satsinger på tvers av transportsektorene

For å svare på mange av utfordringene vi står overfor har regjeringen prioritert flere satsinger på tvers av transportsektorene.

Regjeringen prioriterer å styrke satsingen på forskning, utvikling og innovasjon (FoUI), herunder utvidelse av satsing på pilotering og mobili-

sering av næringslivet fra Nasjonal transportplan 2018–2029 (gjennom Pilot-T), samt oppfølging av de viktigste tilrådingene i strategiprosessen Transport21, jf. kapittel 5.5.

Konkurransen *Smartere transport*, som ble introdusert i Nasjonal transportplan 2018–2029, er forutsatt sluttfinansiert i første seksårsperiode.

Som omtalt i kapittel 5.2 vil regjeringen styrke arbeidet med å legge til rette for bedre bruk av data i transportsektoren – både på tvers av virksomhetene og mellom forvaltningsnivåene – og har lagt til grunn en ramme på 600 mill. kroner i planperioden.

Regjeringen prioriterer pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser, jf. kapittel 6.1, og har lagt til grunn en økonomisk ramme på 450 mill. kroner i første seksårsperiode.

Regjeringen har prioritert 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikk-sikkerheten for barn og unge. En ny tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer vil være en viktig del av denne satsingen, jf. kapittel 9.





Figur 11.1 Framtidens transport i byer og korridorer – prioritering av midler i planperioden

Synstolking: Illustrasjon av kapitlet om alle transportkorridorene. Det er et kartutsnitt og illustrasjoner fra alle kapitlene om transportkorridorer.



## 11 Framtidens transport i byer og korridorer – prioritering av midler i planperioden

Regjeringen vil utvikle effektive transportkorridorer som binder landet sammen og gir gode bo- og arbeidsmarkedsregioner. Byområdene prioriteres også høyt i planperioden og satsingen er et viktig bidrag for å nå nullvekstmålet for persontransport med bil. I dette kapitlet omtales utfordringer og ambisjoner i byer og korridorer, hvordan utfordringene kan møtes gjennom utvikling av investeringsporteføljen og beregnede virkninger av den foreslåtte innsatsen i planperioden.

Regjeringen vil innføre porteføljestyring, jf. kapittel 4, slik at vi velger de beste løsningene og får mer igjen for pengene. For å legge til rette for forutsigbarhet i planlegging og gjennomføring er det ulik tilnærming i de to seksårsperiodene. I første seksårsperiode omtales konkrete investeringstiltak som skal bidra til å løse de viktigste utfordringene. I andre seksårsperiode settes det av midler til nye investeringstiltak, og virksomhetene skal med utgangspunkt i investeringsrammen for denne perioden arbeide videre med å utvikle strategier og planer for nye investeringer. Dette gjør at planleggingen kan tilpasses samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling.

Prosjekter som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode utgjør porteføljen av prosjekter som virksomhetene skal optimalisere og porteføljestyre. Fordelingen mellom de to periodene er utgangspunktet for virksomhetenes porteføljestyring.

Virksomhetene skal arbeide videre med å forbedre og utvikle prosjektene, herunder gjøre endelige vurderinger av bompengefinansiering. Resultatet av denne optimaliseringen vil få betydning for konkret utforming og når prosjektet gjennomføres. Rekkefølgen i gjennomføring av investeringstiltakene avhenger følgelig av porteføljeprioriteringen og hvordan tiltakene når opp i konkurransen med andre tiltak i porteføljen. Faktisk gjennomføring av et prosjekt er dermed ikke garantert selv om det er nevnt i meldingen. Der-

som prosjektene ikke endres (gjennom optimalisering eller annen ny informasjon), skal prosjektene som i sin helhet ligger i første seksårsperiode, fullføres først. Porteføljen vil vurderes på nytt ved neste rullering av Nasjonal transportplan.

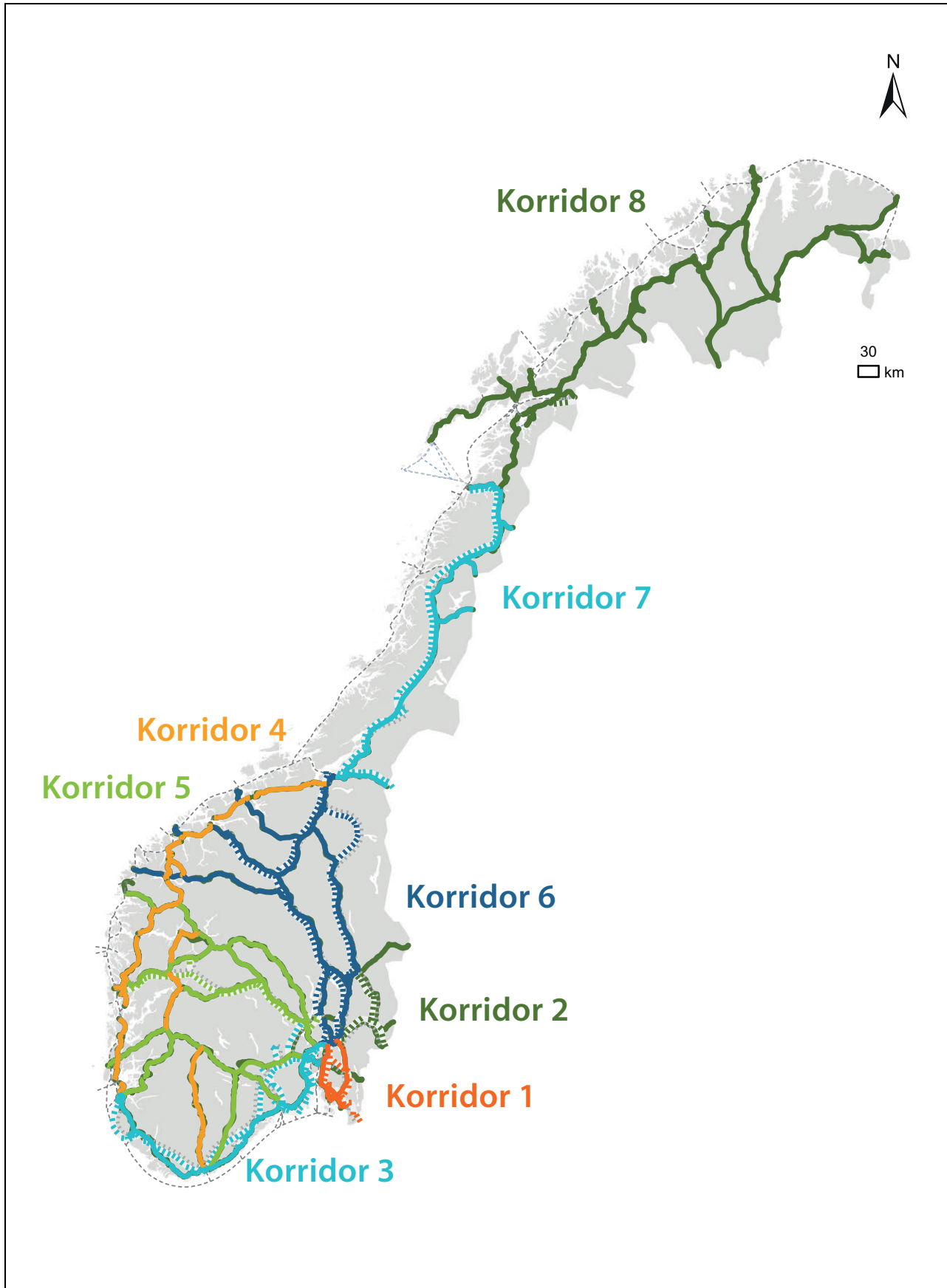
Virksomhetene skal, med utgangspunkt i de økonomiske rammene i andre seksårsperiode, utvikle strategier og planer for nye investeringer. Virksomhetene må også i dette arbeidet ta høyde for bindinger som følger av prosjekter som starter opp i første periode, men som ikke vil være ferdig utbygd innen 2027. Utover prosjektene som er prioritert for oppstart i Nasjonal transportplan 2022–2033 får virksomhetene dermed frihet til å styre hvilke prosjekter som utvikles for å løse transportutfordringene.

### 11.1 Utvikling av nasjonale transportkorridorer

---

De nasjonale transportkorridorene håndterer de viktigste lange transportene i Norge og er strategisk viktig for konkurransekraften til norsk næringsliv. Ved å utvikle transportkorridorene vil regjeringen også bidra til utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele landet. De åtte transportkorridorene er:

1. Oslo–Svinesund/Kornsjø
2. Oslo–Ørje/Magnor
3. Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger
4. Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim
5. Oslo–Bergen/Haugesund, med arm via Sogn til Florø
6. Oslo–Trondheim, med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund
7. Trondheim–Bodø, med armer til svenskegrensen
8. Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes, med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland



Figur 11.2 Kart med framstilling av korridorene

Synstolking: Norgeskart med transportkorridorene 1–8 tegnet inn, markert med ulike farger.

Kilde: Statens vegvesen

Tabell 11.1 Økonomiske rammer til mulige investeringer i korridorene i planperioden, ekskl. tilskudd til store kollektivprosjekter og nye lufthavner. Mrd. kroner

Korridor	Igangsatte tiltak <sup>1</sup> 2022–2027		Nye tiltak 2022–2027			Igangsatte tiltak <sup>1</sup> 2028–2033			Rammer nye tiltak 2028–2033		
	SVV	JDIR	SVV	JDIR	KYV	SVV	JDIR	KYV	SVV	JDIR	KYV
0 <sup>2</sup>		1,9		5,6			4,2				
1		13,6	0,8		0,3	0,6	1,0				
2	0,1		1,8			3,0					
3	5,6	13,7	5,0	1,6	0,4	8,9	8,8				
4	15,4		6,2		3,0	45,8		0,1			
5	2,3	0,8	14,2	12,8		16,7	30,4				
6	1,0	9,8	1,0	6,6		1,5	0,6				
7	1,4	1,9	1,7	2,0	0,1	2,0	0,3				
8	0,5		18,7		2,4	5,8		0,3			
Ufordelt		1,6		5,7			1,6		24,7	39,5	3,6
Sum	26,3	43,3	49,4	34,3	6,1	84,2	47,0	0,4	24,7	39,5	3,6

<sup>1</sup> Kolonnene med igangsatte tiltak viser ressursene som må brukes i hhv. første og andre seksårsperiode for å fullføre tiltak som er startet opp før den respektive seksårsperioden (dette kalles bindinger).

<sup>2</sup> Korridor 0 gjelder Oslo-navet og benyttes kun av jernbanesektoren.

De økonomiske rammene for investeringer i korridorene i planperioden framgår av tabell 11.1. Mindre investeringstiltak inngår ikke. Ressursene til nye investeringstiltak på vei, jernbane og kyst er fordelt pr. korridor i første seksårsperiode, men ikke i andre seksårsperiode. Dette gir virksomhetene et større handlingsrom til å utvikle løsninger for denne perioden med utgangspunkt i de kartlagte utfordringene. For Statens vegvesen inngår igangsatte tiltak, nye store prosjekter, prosjekter basert på offentlig-privat samarbeid (OPS-prosjekter), utbedringsstrekninger og skredsikringstiltak. På kystområdet inngår nye større investeringstiltak. På jernbaneanrådet vises pågående investeringer og mindre tiltak for realisering av referansetogtilbudet som igangsatte tiltak i tabellen. Effektpakker på jernbanen er samling av tiltak som skal til for å realisere tilbudsforbedringer. Nye tiltak i påbegynte effektpakker og utvikling og oppstart av nye effektpakker vises som nye mulige tiltak.

Regjeringen tar høyde for totalt 359 mrd. kroner til større investeringstiltak i korridorene under Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet/Bane NOR SF og Kystverket i planperioden, fordelt med 159 mrd. kroner i første seksårsperiode og 199 mrd. kroner i andre seksårsperiode. Som

det framgår av tabell 11.1 er det tatt høyde for betydelige ressurser for å fullføre igangsatte prosjekter. Videre vil flere av prosjektene som er prioritert for oppstart i første periode strekke seg inn i andre seksårsperiode. Dette vil få betydning for handlingsrommet ved utvikling av nye løsninger som kan være aktuelle i andre seksårsperiode.

Selv om optimalisering av prosjektene som er gjort i arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033 skal bidra til bedre kontroll med kostnadene, vil det fortsatt være knyttet usikkerhet til kostnadsanslagene som oppgis i meldingen. Prosjektene i første seksårsperiode befinner seg på ulike stadier, og usikkerheten i anslagene avhenger av hvor langt prosjektene er kommet i utredningen eller planleggingen. Alle kostnadsoverslagene i meldingen er basert på P50 som økonomisk resultatmål. Det er vanlig å regne med usikkerhetsmargin på +/-10–20 prosent ved reguleringsplan og +/-25 prosent ved kommunedelplan. I fasen med konseptvalgutredning og kvalitetssikring (KVU/KS1-nivå) er usikkerheten enda større. Kostnadsrammer som vedtas av Stortinget er basert på P85, og inneholder derfor en usikkerhetsavsetning over P50.

I tillegg til investeringsmidlene som framgår av tabell 11.1 tas det i første seksårsperiode høyde

for statlige tilskudd på om lag 4,7 mrd. kroner til lufthavner i Bodø og Mo i Rana i korridor 7, og 29,7 mrd. kroner til 50/50-prosjekter i de store byområdene.<sup>1</sup>

### 11.1.1 Grunnlag for tverrsektorielle vurderinger

Samferdselsdepartementet har, på grunnlag av samfunnsøkonomiske analyser utført av den enkelte virksomhet, vurdert den foreslåtte ressursbruken innad og på tvers av transportvirksomhetene. Departementet har innhentet konsulentbistand fra Oslo Economics og Norconsult til supplerende vurderinger av ressursbruken på tvers av transportsektorene.<sup>2</sup> Det må understrekes at det kun er et utvalg av prosjekter som er gjennomgått, men resultatene gir nyttige innspill til Samferdselsdepartementets vurderinger.

Tre temaer har vært sentrale for de tverrsektorielle vurderingene:

- Avhengigheter mellom prosjekter på tvers av transportformer i samme korridor, og hvordan trafikantnyttene kan påvirkes
- Hvorvidt planlagte veiprojekter påvirker muligheten til å oppnå nullvekstmål for biltrafikk i store byområder
- Følsomhetsberegninger der utvalgte prosjekter har blitt analysert og beregnet på nytt under endrede rammebetingelser

Resultatene fra vurderingene viser at de ulike transportformene i liten grad konkurrerer om de samme trafikantgruppene, selv når det skjer utbedringer på transportnettet. For eksempel viser analysene at tilbudsforbedring på jernbane skaper ny trafikk for jernbanen og øker nytten for eksisterende passasjerer på tog, men det har mindre effekt på bruk av bil. Analyse av godstransport på en utvalgt strekning viser her noe sterkere avhengigheter mellom transportformene. For eksempel viser analysen at økt framkommelighet på vei vil gi økt godstrafikk med lastebil i korridoren, med en tilhørende reduksjon eller avtagende vekst for gods på bane i samme korridor.

For de fire store byområdene Oslo, Bergen, Trondheim og Nord-Jæren har det blitt vurdert hvorvidt summen av planlagte veiprojekter i tilknytning til byområdene vil medføre økt biltra-

fikk, og dermed påvirke muligheten for å oppnå byenes nullvekstmål. Analysene viser at den forbedrede framkommeligheten isolert sett vil medføre økt biltrafikk, fordi det blir mer attraktivt å bruke bil. Denne effekten blir derimot motvirket av bompenger. For de analyserte prosjektene vil bompengene føre til at det blir forholdsvis små endringer i den totale biltrafikken.

### 11.1.2 Nye Veier AS' portefølje

Nye Veier AS er et heleid statlig aksjeselskap under Samferdselsdepartementet. Selskapet har vært i drift siden 2016 og har i dag en utbyggingsportefølje på om lag 700 km vei, i all hovedsak motorveier, med en estimert utbyggingskostnad på om lag 190 mrd. kroner. Nye Veier-modellen kjennetegnes blant annet av klare mål om kostnadseffektive løsninger, forutsigbar og troverdig rammestyring, porteføljestyling basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet, insentiver til å redusere fordyrende ønsker og ny organisasjonskultur basert på intern statlig konkurranse. I tillegg kjennetegnes Nye Veier AS' gjennomføringsmodeller av blant annet optimalisering og tidlig involvering av entreprenører. Nye Veier AS får årlig tilført 5,8 mrd. kroner, med fullmakt til å forplikte staten for inntil 23,2 mrd. kroner. I tillegg finansieres Nye Veier AS' utbyggingsaktiviteter av bompenger.

Nye Veier AS har prosjekter i sin portefølje som vil kunne løse utfordringer på veinettet i korridorene. I sin oppstartsportefølje fikk Nye Veier AS ansvaret for strekningene på E39 Kristiansand–Sandnes, E18 Langangen–Grimstad, E6 Kolomoen–Ensby, E6 Ulsberg–Melhus og E6 Ranheim–Åsen. Nye Veier AS har senere fått utvidet porteføljen med strekningene E6 Øyer–Otta, E16 Kongsvinger–Kløfta og E6 Kvænangsfjellet.

Nye Veier AS har siden oppstarten i 2016 utviklet og utfordret metoder og modeller knyttet til planlegging, bygging og drift av trafikksikre hovedveier. De har åpnet 81 km trafikksikker vei siden oppstarten, og satt seg interne mål som har resultert i 19 prosent kostnadsreduksjon på de prosjektene de har åpnet. Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i deres utbyggingsportefølje er forbedret, sett opp mot nullestimatet ved overtakelse. Videre viser erfaringene at helhetlig planlegging og utbygging gir gode effekter for samfunnet. Nye Veier AS har samtidig tilført anleggsbransjen gode krav og standarder på seriøsitet, og har satt seg høye ambisjoner for arbeidet med bærekraft, klima og miljø. Samferdselsdepartementet vil på denne bakgrunn fortsette

<sup>1</sup> Beløpet for 50/50-prosjekter inkluderer midler til E39 Fløyfjellstunnelen, selv om dette ikke er et 50/50-prosjekt. Veiprojektet er tilknyttet 50/50-prosjektet Bybanen til Åsane.

<sup>2</sup> OE-rapport 2021-17. *Tverrsektorielle analyser til Nasjonal transportplan 2022–2033.*

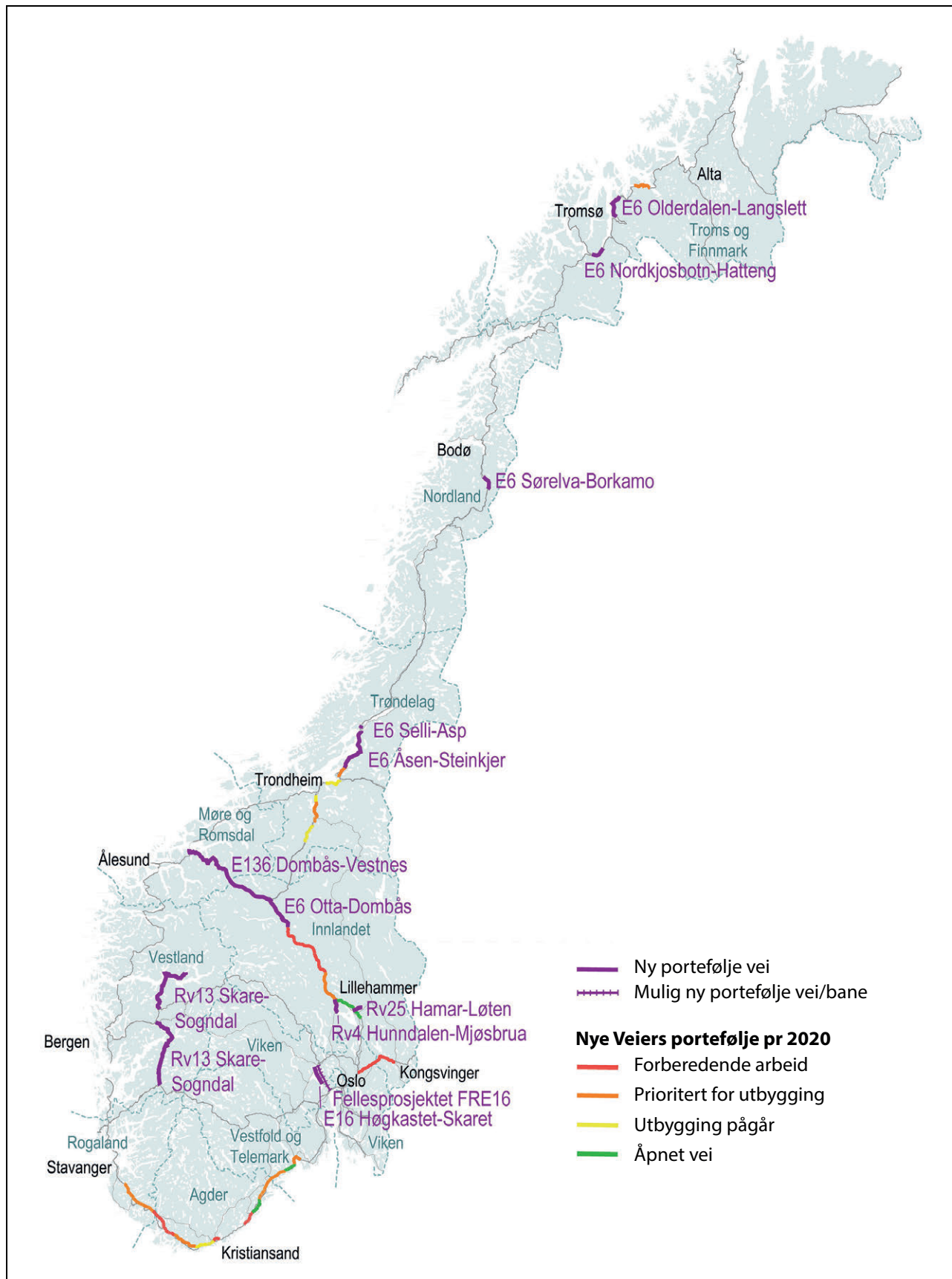
satsingen på Nye Veier AS og utvider den porteføljen selskapet har ansvaret for å bygge ut, med flere strekninger. Det vises til kapittel 4.2 om vurdering av overføring av fellesprosjektet FRE16 til Nye Veier AS.

Det legges opp til å utvide Nye Veier AS sin økonomiske ramme ved at perioden for de årlige tilskuddene fra Samferdselsdepartementet på 5,8 mrd. kroner forlenges fra 2035 til 2041. På bakgrunn av de resultatene Nye Veier AS har oppnådd legges det nå opp til å utvide selskapets portefølje ytterligere med følgende strekninger: E6 Otta–Dombås, E6 Åsen–Steinkjer, rv. 25 Hamar–Løten, E136 Dombås–Vestnes, E6 Selli–Asp, E6 Sorelva–Borkamo, E6 Nordkjosbotn–Hatteng, E6 Olderdalen–Langslett, E16 Høgstet–Skaret, rv. 13 Skare–Sogndal og rv. 4 Hunndalen (Gjøvik)–Mjøsbrua. Det er i korridoromtalene

redegjort nærmere for hvilke utfordringer og mulige tiltak som vil være aktuelle for de ulike strekningene. For strekninger hvor det er inngått veiutbyggingsavtale mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS er det redegjort for kostnader som er lagt til grunn i avtalene.

Utbyggingsrekkefølgen besluttes av Nye Veier AS' styre, og porteføljen er derfor ikke angitt med prioritering i Nasjonal transportplan. Imidlertid er prosjekter i selskapets portefølje omtalt i etterfølgende korridorkapitler for å gi et bilde av statens totale innsats til veiutbygging.

Figur 11.3 viser alle strekninger som inngår i porteføljen til Nye Veier AS. For de av strekningene hvor det er inngått utbyggingsavtale framgår disse også av kartene i korridorene som viser prioriteringer i første seksårsperiode.



Figur 11.3 Oversiktskart over porteføljen til Nye Veier AS

Synstolking: Norgeskart med ny portefølje til Nye Veier, samt status for eksisterende portefølje fordelt på følgende kategorier: forberedende arbeid, prioritert for utbygging, utbygging pågår, eller åpnet vei.

Kilde: Nye Veier AS

## 11.2 Oslo-navet og ufordelte investeringsmidler på jernbane

### 11.2.1 Rolle og utfordringer i transportsystemet

Dette delkapitlet beskriver investeringstiltakene på jernbane som ikke er fordelt på transportkorridorer, samt jernbaneinvesteringer i Oslo-navet (korridor 0).

#### *Oslo-navet (korridor 0)*

Fem av de åtte nasjonale transportkorridorene har Oslo som endepunkt, og en betydelig andel av transportarbeidet i Norge går via Østlandsområdet. Utfordringene i Oslo som nasjonalt knutepunkt får konsekvenser i flere korridorer. Særlig gjelder dette for jernbanesektoren, som har definert en egen transportkorridor for Oslo-navet. Kapasiteten gjennom Oslo er den største flaskehalsen for store deler av jernbanenettet, og begrenser hva som er mulig å utvikle av togtilbud, både lokalt, regionalt og nasjonalt. Videre planer på kort og mellomlang sikt vil legge ytterligere press på punktlighet og pålitelighet i jernbanesystemet.

I perioden 2012 til 2014 ble det gjennomført en målrettet oppgradering av jernbanen i hele Oslo-regionen som muliggjorde en stor omlegging av rutetilbudet. Tiltakene gjaldt blant annet Høvik stasjon med vendeanlegg, Eidsvoll stasjon, ny togparkering ved blant annet Drammen og forbedret strømforsyning. Dette ga et mer attraktivt og helhetlig kundetilbud på Østlandet, både med kvarteretsfrekvens i lokaltogtrafikken og timinuttersfrekvens for tog mellom knutepunktene på strekningen Asker–Oslo–Lillestrøm. Ruteomleggingen har medført en betydelig trafikkvekst på jernbanen i hele regionen.

#### *Ikke-korridorfordelte investeringsmidler*

Enkelte av jernbanesatsingene i denne transportplanen har innvirkning i flere korridorer. Videre er infrastrukturen for jernbane sammensatt, og investeringer i én del av nettet kan ha stor betydning for trafikkavviklingen andre steder. Det er derfor prioritert enkelte jernbanetiltak i første seksårsperiode som ikke er plassert i en bestemt korridor.

Videre er det tatt høyde for å utvikle nye effektpakker som kan være aktuelle for oppstart i andre seksårsperiode. I første seksårsperiode utgjør rammen til dette formålet 2,3 mrd. kroner,

og i andre seksårsperiode 39,5 mrd. kroner. Rammene til utvikling av nye effektpakker er ikke korridorfordelt, siden det ikke er avklart hvilke tiltak som vil være aktuelle å gjennomføre.

### 11.2.2 Investeringer i første seksårsperiode

#### 11.2.2.1 *Igangsatte/vedtatte tiltak*

Fra 2024 kommer nytt togmaterieell på lokal-togstrekningen Stabekk–Oslo–Ski som vil gi økt kapasitet om bord. De nye togene utløser behov for plattformforlengelser på enkelte stasjoner, som også vil gi bedre tilgjengelighet på noen av dem. Oppgradering av plattformer og atkomster på Oslo S inngår i mindre investeringstiltak *Stasjoner og knutepunkt*.

På Alnabu godsterminal ferdigstilles mindre strakstiltak ved inngangen til planperioden. Dette øker kapasiteten og effektiviteten på jernbaneterminalen.

Strekningene Asker–Drammen–Hokksund og Oslo S–Asker–Spikkestad vil etter planen få signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) i første seksårsperiode.

#### 11.2.2.2 *Nye tiltak*

Tiltak med kostnad over 3 mrd. kroner i planperioden

##### *Ny rutemodell Østlandet*

Effektpakken *Ny rutemodell Østlandet* er prioritert for oppstart i første seksårsperiode, og er plassert i korridor 0. Den løser flaskehalsen i systemet på Østlandet og åpner for tilbudsforbedringer og bedre utnyttelse av jernbanenettet i Oslo-navet. Effektpakken muliggjør et trafikktilbud som utnytter jernbanenettet i Oslo-navet maksimalt, før en eventuell kapasitetsøkning mellom Oslo og Lysaker realiseres. Effektpakken forutsetter at arbeidet som er satt i gang i korridor 1 er ferdig.

*Ny rutemodell Østlandet* vil gjøre det mulig å øke fra tre til fire tog i timen i grunnrute fra Moss, og vil gi redusert reisetid på Østfoldbanen. Lokaltogene fra henholdsvis Ski, Lillestrøm og Asker inn til Oslo S vil kunne gå fra femten- til timinuttersintervall. Ski vil også bli en del av timinutterssystemet for regiontog. Videre blir det mulig med flere rushtidsavganger til og fra Oslo S og pendlerbyene Moss, Halden, Tønsberg, Drammen, Eidsvoll og Jessheim. Større enkeltprosjekter som effektpakken rommer, er utbyggingen som skal til for å få kapasitetsøkning i Brynsbakken, togparkering sør for Ski og avgrei-



Tabell 11.2 Igangsatte og nye mulige investeringer i første seksårsperiode, korridor 0 og på tvers av korridorer. Mrd. kroner

		Stat 2022–27	Stat 2028–33	Sum stat 2022–33
<i>Jernbanedirektoratet</i>	Igang satt før 2022	1,9		1,9
Korridor 0 <sup>1</sup>	Nye tiltak 2022–27	5,6	4,2	9,8
<i>Jernbanedirektoratet</i>	Igang satt før 2022	1,6		1,6
På tvers av korridorer	Nye tiltak 2022–27	5,7	1,6	7,3
Sum		14,8	5,8	20,6

<sup>1</sup> Midler til signalsystemet ERTMS er ikke inkludert i tabellen.

ning Østre linje. Effektpakken er lønnsom med netto nåverdi på 5,2 mrd. kroner og netto nytte pr. budsjettkrone på 0,34.

#### Øvrige tiltak

##### *Bedre nettdekning for de reisende*

Tilgang til gode mobiltjenester på tog gjør at reisende kan utnytte tiden sin bedre på reise. For jobbpendlere betyr det at arbeidsdagen kan begynne om bord. For de reisende som bruker mobilnettet vil en god brukeropplevelse gi opplevelse av spart reisetid fordi de kan utføre ønsket aktivitet underveis. Nettdekning er også viktig for reiseplanlegging underveis på reisen.

Regjeringen prioriterer investeringer i første seksårsperiode som gir forbedringer i nettdekningen for de reisende. Nettdekning, nytt nødnett og ny standard for togradio skal ses i sammenheng for å sikre at synergiene tas ut på en hensiktsmessig måte. Installasjon av mobilforsterkere i togene pågår. Det vil gi de reisende god brukeropplevelse der det allerede er dekning med tilstrekkelig kapasitet. I tillegg til mobilforsterkere i togene vil regjeringen legge til rette for større investeringer langs jernbanen for å møte de reisendes forventninger til nettdekning, og har lagt til grunn 2,6 mrd. kroner i planperioden.

Tiltakene i effektpakken for bedre nettdekning rettes mot investeringer i tunnelene. I henhold til tidligere ansvarsdeling har staten dekket investeringer i mobilforsterkere i tog. I friluft tas det utgangspunkt i kommersiell utbygging.

I konseptvalgutredning for tiltaket *Bedre nettdekning* langs jernbanen foreslås et konsept som innebærer utbygging av god dekning for alle strekninger. I konseptvalgutredningen er dette konseptet lønnsomt, med netto nåverdi på 7,8 mrd. kroner og netto nytte pr. budsjettkrone på 2,0.

##### *Kombigodstransport på jernbane mellom Oslo og Narvik*

Effektpakken for kombigodstransport mellom Oslo og Narvik, via Kongsvinger og Sverige, tilrettelegger Kongsvingerbanen og Ofotbanen for transport med 740 meter lange kombitog på norsk side. Effektpakken gir tilbudsforbedringer både i korridor 2 og 8<sup>3</sup>. I korridor 2 består tiltakene av noen kryssingssporforlengelser. Hovedtiltakene i korridor 8 er styrking av kapasiteten på Narvik godsterminal og på Narvik stasjon. Forutsatt tiltak på svensk side vil effektpakken gi en betydelig kapasitetsøkning og mer effektiv godstransport på strekningen.

Tabell 11.2 gir en samlet oversikt over jernbaneinvesteringer som går på tvers av korridorer og i korridor 0 i første seksårsperiode.

Tabell 11.3 viser de aggregerte virkningene av nye investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode.

### 11.2.3 Muligheter i andre seksårsperiode

Grunnet kompleksiteten i jernbanesystemet, den generelle størrelsen på jernbaneprosjekter og at det er behov for fleksibilitet i planleggingen, er rammene for nye jernbaneinvesteringer i andre seksårsperiode ikke korridorfordelt. Rammene framgår av tabell 11.1.

Det jobbes videre med planene om en ny togtunnel gjennom Oslo, for å gjøre det mulig med oppstart av prosjektet i andre seksårsperiode. En ny forbindelse mellom Oslo S og Lysaker vil kunne doble kapasiteten gjennom Oslo-navet på lengre sikt. Dette gjør det mulig å

<sup>3</sup> Siden effektpakken berører to korridorer, omtales den samlet i dette delkapitlet.

Tabell 11.3 Virkninger av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode, i korridor 0 og investeringer på tvers av korridorer

Virkning	Enhet	Jernbane-	
		direktoratet – korridor 0	Jernbanedirektoratet – ikke korridorfordelt
Investeringskostnad <sup>1</sup>	mrdr. kr	9,8	7,3
– herav ikke-statlig finansiering	mrdr. kr		
Samfunnsøkonomisk netto nytte (NNV)	mrdr. kr	5,2	7,9
– herav nytte for godsnæringen	mrdr. kr		1,9
Netto nytte pr. krone, vektet <sup>2</sup>	forholdstall	0,34	1,06
Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsåret	personer	-0,2	-0,1
Endring i klimagassutslipp i åpningsåret <sup>3</sup>	tusen tonn	-4,5	-17,7
Endring i reisetid pr. reise, totalt	minutter		
Endring i investeringskostnad siden NTP 2018–2029	mrdr. kr		
Inngrep i verdifulle naturområder	dekar		

<sup>1</sup> Inkluderer ikke eventuelle kostnader påløpt før 2022. For Statens vegvesen er kostnadene inkl. merverdiavgift (mva.). For de øvrige er kostnadene ekskl. mva.

<sup>2</sup> For Jernbanedirektoratet og Kystverket brukes netto nytte pr. budsjettkrone (NNB), mens for Statens vegvesen brukes netto nytte pr. investerte krone (NNK). Gjennomsnittene er vektet etter investeringskostnadene ekskl. mva.

<sup>3</sup> Åpningsåret er teknisk beregnet til 2026. Utslippene er forventet å endre seg over prosjektenes levetid, blant annet som følge av elektrifisering av bilparken. Utslippetsendringene inkluderer reduserte utslipp fra ferjer der det er relevant.

forbedre togtilbudet lokalt og regionalt på hele Østlandet, i tillegg til nasjonale gods- og fjerntogforbindelser. En ny forbindelse løser også en stor del av utfordringene med driftssikkerhet og punktlighet på det sentrale Østlandet.

Det planlegges for en videre utvikling av Alnabru godsterminal i flere byggetrinn. Utviklingen vil gi en modernisert og oppgradert terminal med tilstrekkelig kapasitet på lengre sikt.

### 11.3 Oslo–Svinesund/Kornsjø (korridor 1)



Figur 11.4

Synstolking: Illustrasjon av transportkorridoren Oslo–Svinesund/Kornsjø. Det er et kartutsnitt, en bilkø og passasjerer som venter på en togperrong når toget ankommer.

#### 11.3.1 Korridorens rolle i transportsystemet

Oslo og Svinesund/Kornsjø er den viktigste landbaserte transportforbindelsen mellom Norge og Europa for både person- og godstransport. E6 Oslo–Svinesund og jernbanestrekningen Kornsjø–Oslo er en del av *Det nordiske triangel* Oslo–

Tabell 11.4 Transportmiddelfordeling og -utvikling i korridor 1. Transportarbeid på norsk område. 2018 og 2050

	Persontransport	Godstransport
Fordeling transportform:	76 pst. bil, 20 pst. kollektiv, 4 pst. fly (andel lange turer)	64 pst. skip, 31 pst. lastebil, 5 pst. tog (tonnkm) <sup>1</sup>
Korridorens andel av totalt volum:	12 pst. (andel lange turer)	11 pst. (antall tonn)
Forventet vekst i 2018–2050:	44 pst. bil, 30 pst. kollektiv, 14 pst. fly (antall lange turer)	102 pst. lastebil, 90 pst. tog, 55 pst. skip (tonnkm)

<sup>1</sup> Sjøtransportens andel av transportarbeidet i hver korridor inkluderer også sjøtransport som passerer korridoren (gjelder for korridor 3–8). Transportarbeidet for korridor 1 er beregnet sammen med korridor 2. Transportmiddelfordeling for godstransport i korridoren i antall tonn er 59 pst. på lastebil, 35 pst. på skip og 5 pst. på tog.

Kilde: Transportvirksomhetenes svar på oppdrag 3/TØI rapport 1722/2019. *Framtidens transportbehov. Følsomhetsberegninger av transportframskrivninger og transportutvikling i korridorer.*

København–Stockholm. Østfoldbanen går fra Oslo til Halden og videre mot Kornsjø ved grensen til Sverige. Rv. 22 er en mulig omkjøringsvei øst for E6. Transportsystemet i korridoren er også viktig for regiontrafikken, og for lokaltrafikk i og mellom Oslo og kommunene sør i Viken. Sjøtransporten følger hovedleden fra Oslo til ytre Oslofjord, med innseilingsleder til Borg havn, Moss og Halden.

Transportsystemet i korridoren bidrar til å knytte sammen sentrale bo- og arbeidsmarkedsområder. Området som korridoren dekker er svært befolkningstett sammenliknet med andre korridorer. De største bo- og arbeidsmarkedsområdene i korridoren er i tilknytning til Oslo, Nedre Glomma, Halden og Moss. Det er betydelig dagpendling inn mot Oslo fra Moss og nordover.

Korridoren har høy trafikkbelastning og er en viktig pendlerrute for arbeids- og tjenestereiser. Det er også mye trafikk i forbindelse med ferie- og helgeutfart om sommeren. De fleste reiser gjennomføres med personbil, men det er også en høy kollektivandel på delstrekninger, spesielt inn mot og mellom de store byområdene. Lokaltrafikken utgjør størsteparten av reisene på Østfoldbanen.

Korridoren er viktig for næringstransport til og fra Sverige og resten av Europa. Det er i korridoren etablert omfattende lager- og distribusjonsentre for resten av landet. Målt i antall tonn har lastebil en markedsandel på nærmere 60 prosent. Dette er i stor grad transporter på kortere strekninger. Sjøtransport er viktig for lengre transportetapper og utgjør 64 prosent målt i tonnkilometer.

### 11.3.2 Utfordringer og ambisjoner

Siden regjeringen tiltrådte i 2013 har den fullført flere store investeringer i korridoren. På E6 er flere

høytrafikkerte tunneler nå oppgradert. I Fredrikstad er det bygget ny motorvei mellom Simo og Ørebekk. På jernbane har regjeringen prioritert kortere reisetid og hyppigere avganger gjennom utbygging fram mot Moss, med de pågående utbyggingene av Follobanen og Sandbukta–Moss–Såstad. På kystområdet er det gjennomført flere tiltak i innseilingen til Oslo som øker framkommeligheten og bedrer sikkerheten i farvannet.

Hovedutfordringen i korridoren er å tilby effektiv transport for et voksende bo- og arbeidsmarked. I tillegg er det viktig å legge til rette for et velfungerende transportsystem for den store mengden gods- og persontransport inn mot, og gjennom, Oslo.

Kapasiteten gjennom Oslo-navet setter begrensninger for videre utvikling av togtilbudet i korridoren. Det samme gjelder kapasiteten på delstrekninger på Østfoldbanen. Godstogene bruker lang tid mellom Oslo og Gøteborg. I veinettet er det kapasitetsutfordringer inn mot Oslo, Lillestrøm og Nedre Glomma-regionen. Utfordringene i Oslo forsterkes av gjennomgangstrafikk som går via Oslo, som følge av dårlige omkjøringsalternativer. Veinettet i korridoren er sårbart ved hendelser fordi omkjøringsveiene i liten grad tilfredsstiller kravene i veinormalene. Det er om lag fem drepte og hardt skadde pr. mrd. kjøretøykilometer. Dette er det laveste nivået blant alle korridorene, hvor gjennomsnittet er om lag 12. Det er imidlertid enkelte punktvis trafiksikkerhetsutfordringer og behov for større utbedringer på tilstøtende riksveier.

Trafikktettheten og -kompleksiteten er høy langs kysten i dette området. Stedvis begrenset manøvreringsrom i hovedleden og i innseiling til havnene, reduserer framkommeligheten for sjøtransporten. For større fartøy er det begrensninger på nattseiling inn til enkelte havner. Dette med-

**Boks 11.1 Regjeringens ambisjoner for utvikling av korridoren Oslo–Svinesund/Kornsjø**

Regjeringen prioriterer tiltak og løsninger for effektiv transport med tilstrekkelig kapasitet i voksende bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Satsingen i første seksårsperiode legger til rette for at de omfattende jernbaneinvesteringene på Østfoldbanen vil ferdigstilles. Samtidig forbedres framkommeligheten på veinettet, blant annet gjennom utbyggingen av rv. 22 Glomma-kryssing, og det gjennomføres tiltak for å bedre

sikkerheten og framkommeligheten for sjøtransporten. I andre seksårsperiode vil det planlegges for videre utvikling av jernbanen. Dette vil kunne gi et bedre togtilbud til byene sør i Viken, og styrke de internasjonale forbindelsene for gods- og persontrafikk. Videre vil det utvikles veiltak for økt framkommelighet og trafikkikkerhet i og rundt byene, mens nye utredninger vil danne grunnlag for utvikling av farvannstiltak.

fører ventetid og økte kostnader for næringslivet. Det er mange fritidsfartøy i farvannet, og dette bidrar også til sikkerhetsutfordringer for sjøtransporten i korridoren.

Befolkningsveksten i korridoren forventes å være høy, og er blant områdene i landet med høyest forventet befolkningsvekst. Veksten vil forsterke behovet for å utvikle effektiv transport i voksende bo- og arbeidsmarkeder. Befolkningsvekst kan også resultere i at dagens tettsteder i korridoren kan vokse seg til større byområder, med utfordringer for trafikk i og gjennom sentrumsområder. Dette kan bety at det blir større behov for å bygge ut det lokale veinettet, eller sette inn ulike begrensende tiltak. Veksten kan også gjøre det nødvendig med tiltak på hovedårene, for eksempel for å sikre framkommelighet for gods- og kollektivtransport. Flere av- og påkjøringsramper i sentrale kryss på E6 har ikke nødvendig kapasitet til å håndtere framtidige trafikkmengder, noe som vil medføre kø. For jernbane-

systemet kan det bli utfordrende å avlaste veitrafikken på reisene inn mot Oslo og lokale reiser mellom byområdene. Selv om det er forventet en trafikkvekst for sjøtransport, er det relativt få kapasitetsbegrensninger i korridoren. Trafikkveksten vil imidlertid forsterke gjeldende utfordringer for sjøtransporten i korridoren.

Regjeringens ambisjoner for å løse utfordringene i korridoren og bygge opp under målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem framgår av boks 11.1.

**11.3.3 Investeringer i første seksårsperiode**

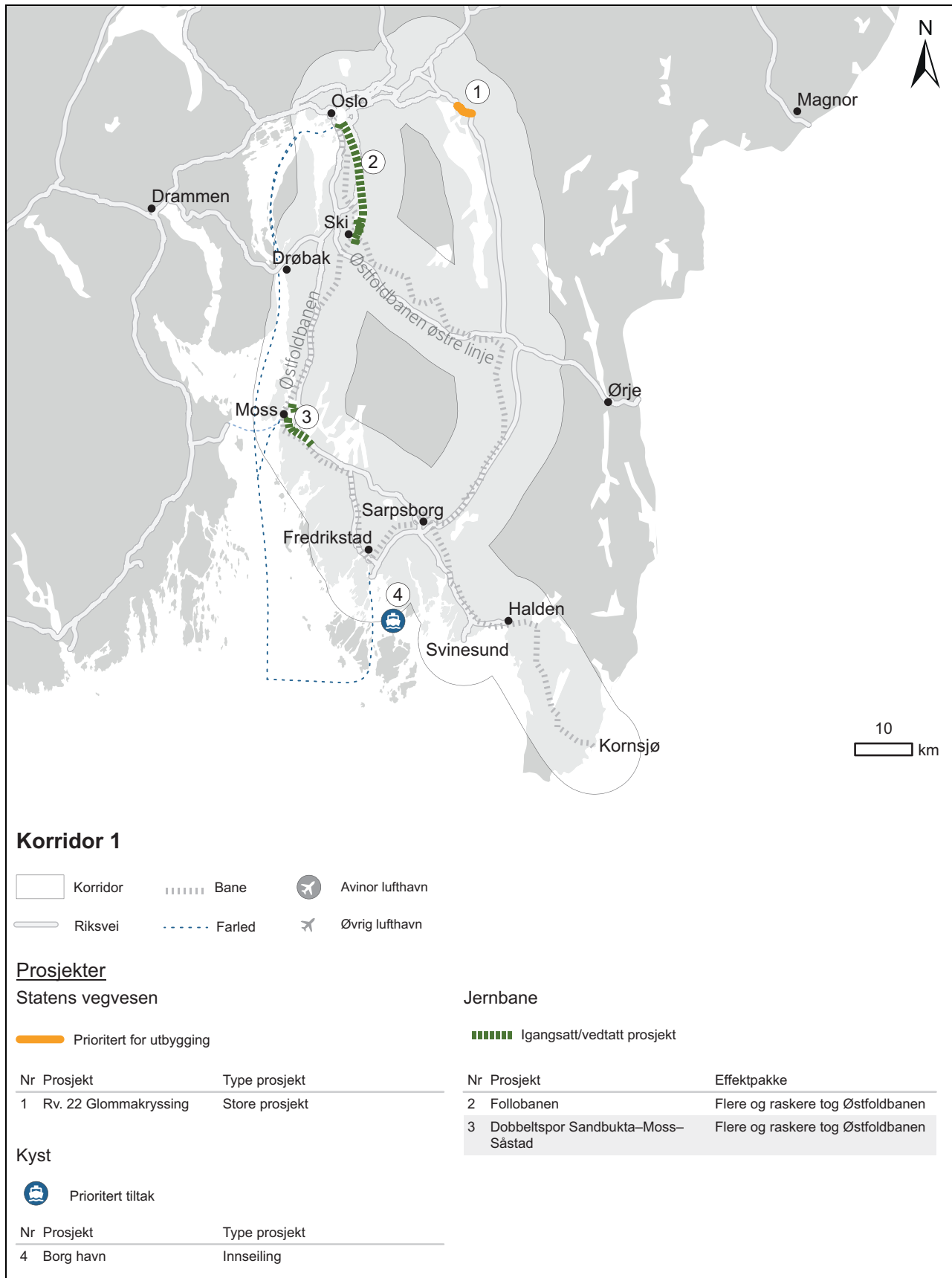
I første seksårsperiode vil igangsatte tiltak fullføres og nye tiltak prioriteres for oppstart. Rammene for investeringer i første seksårsperiode framgår av tabell 11.5.

I det følgende omtales igangsatte og nye tiltak i korridor 1. Det vises til figur 11.5 for samlet framstilling av tiltakene.

Tabell 11.5 Igangsatte og nye mulige investeringer i første seksårsperiode i korridor 1. Mrd. kroner

		Stat 2022–27	Stat 2028–33	Sum stat 2022–33	Annen finansiering
Statens vegvesen	Igang satt før 2022				
	Nye tiltak 2022–27	0,8	0,6	1,4	1,6
Jernbanedirektoratet	Igang satt før 2022 <sup>1</sup>	13,6	1,0	14,6	
	Nye tiltak 2022–27				
Kystverket	Igang satt før 2022				
	Nye tiltak 2022–27	0,3		0,3	
Sum		14,7	1,6	16,3	1,6

<sup>1</sup> Midler til signalsystemet ERTMS er ikke inkludert i tabellen.



Figur 11.5 Prosjekter under bygging/vedtatt og nye investeringer i første seksårsperiode for korridor 1.

Synstolking: Figuren viser igangsatte og nye prosjekter i første seksårsperiode i korridor 1 på henholdsvis vei, bane og kyst, som omtalt i avsnitt 11.3.3.1 og 11.3.3.2.

Kilde: Statens vegvesen

### 11.3.3.1 Igangsatte/vedtatte tiltak

#### Follobanen, Sandbukta–Moss–Såstad og andre jernbanetiltak

Det nye dobbeltsporet mellom Oslo S og Ski, Follobanen, vil ferdigstilles tidlig i planperioden. Den nye banen gir om lag ti minutters reisetid mellom Oslo S og Ski, det vil si en halvering fra i dag. Samme strekning får en økning fra tre til fem avganger i timen, og fra seks til syv i rushtiden, sammenliknet med dagens ruteplan. Utvidelsen av jernbanenettet med Follobanen gir en dobling av avganger for lokaltog mellom Ski og Stabekk med intervaller på 15 minutter. Strekingen Moss–Stabekk får en dobling i antall avganger, fra ett til to tog i timen. Totalt blir det da tre tog i timen mellom Moss og Oslo S. Dette har stor betydning for å knytte bo- og arbeidsmarkedene i korridoren sammen med hverandre og med Oslo, og avlaste press på hovedstaden.

Når nytt dobbeltspor mellom Sandbukta–Moss–Såstad står ferdig i første seksårsperiode, og det er etablert et nødvendig antall togparkeingsplasser sør for Moss, gir det mulighet for et høyfrekvent togtilbud i rushtiden mellom Moss og Oslo. Dette vil også gi redusert reisetid på deler av strekingen Halden–Oslo.

De igangsatte effektpakkene muliggjør også ytterligere tilbudsforbedring som kan realiseres etter at tiltakene i effektpakken *Ny rutemodell Østlandet* står ferdig.

Tilbudet i korridoren vil inngå i trafikkkpakke 4 som forventes å ha trafikkstart i desember 2023. Samarbeidsavtalen mellom stat og fylke om ruter og takst som ligger til grunn for tilbudet, gir de reisende et godt og sammenhengende transporttilbud, med helhetlig reiseinformasjon og gjennomgående billetter, der fylkeskommunale billetter og priser gjelder på tog. Oslo–Ski forventes å få signalsystemet ERTMS i første seksårsperiode.

### 11.3.3.2 Nye tiltak

#### Rv. 22 Glommakryssing

Målsettingen med prosjektet er å bidra til bedre framkommelighet for kollektiv- og næringstrafikk langs rv. 22 over Glomma og videre inn mot Lillestrøm. Rv. 22 er en viktig regional transportåre nordøst for Oslo og betjener både lokal- og fjerntrafikk. Økt trafikkmengde gir i perioder store forsinkelser i trafikkavviklingen. Prosjektet er en videreføring av firefelts vei fra Lillestrøm til Garderkrysset, som ble åpnet i 2015, over

Tabell 11.6 Virkninger av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i korridor 1

Virkning	Enhet	Statens vegvesen	Kystverket
Investeringskostnad <sup>1</sup>	mrd. kr	3,0	0,3
– herav ikke-statlig finansiering	mrd. kr	1,6	
Samfunnsøkonomisk netto nytte (NNV)	mrd. kr	1,1	
– herav nytte for godsnæringen	mrd. kr	0,5	
Netto nytte pr. krone, vektet <sup>2</sup>	forholdstall	0,38	0,15
Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsåret	personer	0,0	
Endring i klimagassutslipp i åpningsåret <sup>3</sup>	tusen tonn	1,5	
Endring i reisetid pr. reise, totalt	minutter	-5,0	
Endring i investeringskostnad siden NTP 2018–2029	mrd. kr	0,2	
Inngrep i verdifulle naturområder	dekar		

<sup>1</sup> Inkluderer ikke eventuelle kostnader påløpt før 2022. For Statens vegvesen er kostnadene inkl. merverdiavgift (mva.). For de øvrige er kostnadene ekskl. mva.

<sup>2</sup> For Jernbanedirektoratet og Kystverket brukes netto nytte pr. budsjettkrone (NNB), mens for Statens vegvesen brukes netto nytte pr. investerte krone (NNK). Gjennomsnittene er vektet etter investeringskostnadene ekskl. mva.

<sup>3</sup> Åpningsåret er teknisk beregnet til 2026. Utslippene er forventet å endre seg over prosjektenes levetid, blant annet som følge av elektrifisering av bilparken. Utslippsendringene inkluderer reduserte utslipp fra ferjer der det er relevant.

Glomma og fram til Kringenkrysset. Det skal tilrettelegges for god tettstedsutvikling og grunnlaget for kollektivtrafikk, sykkel og gange skal styrkes. Prosjektet vil gi økt trafiksikkerhet, færre ulykker, reduserte miljøulemper, herunder støy, og redusert reisetid i rushtider. Kommunedelplan er vedtatt og arbeid med reguleringsplan er under oppstart. Prosjektet har en kostnad på om lag 3 mrd. kroner i planperioden. Netto nytte er beregnet til om lag 1,0 mrd. kroner og netto nytte pr. budsjettkrone er 1,9.

#### *Farvannstiltaket innseiling Borg havn*

Borg havn er en av de viktigste havnene i korridoren, og den har stor betydning for den omfattende industriproduksjonen i området. Farvannet inn til Borg havn er trangt og krevende, og innseilingen grunnes opp av sedimenter som føres ut med Glomma. Dette gir seilingsrestriksjoner for store fartøy, og uten tiltak vil disse fartøyene på sikt ikke kunne anløpe Borg havn. Innseilingen skal derfor utdypes for å ivareta sjøtransportens behov for framkommelighet og sikkerhet.

Tabell 11.6 viser de aggregerte virkningene av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i korridoren.

#### **11.3.4 Muligheter i andre seksårsperiode**

Regjeringen vil i andre seksårsperiode ta høyde for 1,6 mrd. kroner til å fullføre prosjekter i korridoren som er startet opp, fordelt med 0,6 mrd. kroner på vei og 1,0 mrd. kroner på bane.

Transportvirksomhetene vil utvikle nye tiltak for andre seksårsperiode som skal redusere utfordringene i korridoren ytterligere og bidra til måloppnåelse. De økonomiske rammene for utvikling av nye tiltak i andre seksårsperiode er ikke korridorfordelte og det er dermed ikke besluttet hvilke rammer som er aktuelle for den enkelte korridor.

I andre seksårsperiode legges det opp til utbedringer i korridoren som bidrar til å redusere veinettets sårbarhet for uønskede hendelser. Det

vil også utvikles tiltak som øker framkommeligheten og trafiksikkerheten på omkjøringsveier i og rundt byene.

E6 Oslo øst (tidligere omtalt som E6 Mangle-ruddtunnelen) omfatter en strekning på om lag 15 km av dagens E6 mellom Klemetsrud og Trosterud i Oslo. Det foreligger ikke vedtatt reguleringsplan. Dette er et viktig prosjekt som både kan bedre bomiljøet for innbyggerne, gi et sammenhengende gang- og sykkelveinett langs E6 og bedre framkommelighet og forutsigbarhet for både kollektivtransport og for næringstransport. I tillegg vil prosjektet bidra positivt til byutvikling. Regjeringen konstaterer imidlertid at det politiske flertallet i Oslo kommune ikke ønsker å prioritere E6 Oslo øst. Regjeringen vurderer dette som et viktig prosjekt, og legger derfor til grunn at planlegging av prosjektet fortsetter. Dersom det politiske flertallet i Oslo skulle endre seg i perioden fram mot neste rullering av Nasjonal transportplan, vil prosjektet igjen kunne bli aktuelt for prioritering.

Det er behov for å styrke togtilbudet til byene sør i Viken ytterligere, både via Østfoldbanens østre og vestre linje, og forbindelsen for gods- og persontrafikken til Sverige og resten av Europa. Det er viktig å finne gode transportløsninger for denne korridoren innenfor realistiske økonomiske rammer. På Østfoldbanens vestre linje pågår det arbeid for å vurdere mulige tilbudsforbedringer til reduserte kostnader, som alternativer til sammenhengende dobbeltspor på hele strekningen til Halden. Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF vurderer verdioptimaliserte alternativer for utbygging av InterCity på Østfoldbanen. Dobbeltspor og kryssingsspor videre mot Fredrikstad og Halden kan innebære en dobling av togfrekvensen og redusert reisetid mellom Fredrikstad og Oslo samt flere avganger også fra Halden og Sarpsborg.

Kystverket vil gjennomføre nye utredninger av sjøtransportens utfordringer, behov og mulige tiltak i farvannet, og disse utredningene vil danne grunnlag for utvikling av nye tiltak.



## 11.4 Oslo–Ørje/Magnor (korridor 2)



Figur 11.6

Synstolking: Illustrasjon av transportkorridoren Oslo–Ørje/Magnor. Det er et kartutsnitt, en bil og en motorsykkel på en landevei, samt tømmertransport på bane.

### 11.4.1 Korridorens rolle i transportsystemet

Oslo–Ørje/Magnor er en viktig grenseovergang for vei og bane til Sverige og inngår også i *Det nordiske triangel* Oslo–København–Stockholm. Jernbanen i korridoren består av Kongsvingerbanen som trafikkeres av regiontog Oslo–Kongsvinger og fjerntog Oslo–Stockholm på persontog-siden, i tillegg til godstog. For veitransport har korridoren en viktig øst-vestfunksjon og binder dalførene på Østlandet sammen. E16 og rv. 350 gjennom Viken og Innlandet utgjør sammen med rv. 2 og E16 i tidligere Hedmark fylke en tverrforbindelse nord for Oslo. I tillegg er E18 mot Ørje og rv. 25 ved Støa i Trysil grensekryssende forbindelser på vei.

Transportsystemet i korridoren dekker flere større og mindre bo- og arbeidsmarkedsregioner. E18 er en viktig forbindelse for arbeidspendling fra indre Østfold til hovedstadsregionen. For de øvrige

regionene går pendlingen til Oslo gjennom andre korridorer. E16, rv. 2, rv. 25 og rv. 350 er viktige for arbeidspendling regionene imellom. Riks- og europaveiene og Kongsvingerbanen binder det svenske arbeidsmarkedet sammen med det norske. Det er betydelig arbeidspendling til Norge, spesielt fra Värmland. E18 og rv. 2 er en viktig pendlerrute over grensen, spesielt fra Sverige mot Norge.

Vei spiller en viktig rolle for godstransporten i korridoren. Store deler av kombi- og tømmertrafikken mellom Norge og Sverige transporteres på Kongsvingerbanen, hvor kombitransporten i all hovedsak er transport mellom Oslo og Narvik. Målt i antall tonn transporteres 31 prosent av godset på strekningen Oslo–Narvik med tog. Den viktigste riksveien for næringslivets transporter i korridoren er E18 Oslo–riks grensen/Ørje. Nærhet til Oslo lufthavn, havner og terminaler i Oslo-området og forbindelsen til Sverige gir gunstige forhold for eksport- og importvirksomhet i korridoren.

### 11.4.2 utfordringer og ambisjoner

Siden 2013 har regjeringen fullført flere store investeringer i korridoren. På E18 gjenstår kun parsellen Retvet–Vinterbro av en sammenhengende utbygging fra Vinterbro til riksgrensen. På E16 er flere store prosjekter ferdigstilt. I korridoren er det satset betydelig på fornying av Kongsvingerbanen, der kontaktledningsanlegget fra 1954 skiftes ut og strømforsyningen styrkes. Det er også gjennomført stasjonstiltak som gir redusert kjøretid for togene på strekningen og gir flere av- og påstigninger fra universelt utformede stasjoner.

Hovedutfordringen i korridoren er kapasiteten på jernbanen og kvaliteten på veinettet. Kapasiteten på Kongsvingerbanen er stort sett fullt utnyttet, og det begrenser muligheten for å møte økt etterspørsel etter tømmer- og kombitransport

Tabell 11.7 Transportmiddelfordeling og -utvikling i korridor 2. Transportarbeid på norsk område. 2018 og 2050

	Persontransport	Godstransport
Fordeling transportform:	80 pst. bil, 16 pst. kollektiv, 4 pst. fly (andel lange turer)	81 pst. skip, 13 pst. lastebil, 7 pst. tog (tonnkm) <sup>1</sup> .
Korridorens andel av totalt volum:	7 pst. (andel lange turer)	7 pst.
Forventet vekst i 2018–2050:	33 pst. bil, 20 pst. kollektiv, 11 pst. fly (antall lange turer)	90 pst. tog, 88 pst. lastebil, 55 pst. skip.

<sup>1</sup> Sjøtransportens andel av transportarbeidet i hver korridor inkluderer også sjøtransport som passerer korridoren (gjelder for korridor 3–8). Transportarbeidet for korridor 2 er beregnet sammen med korridor 1. Transportmiddelfordeling for godstransport i korridoren i antall tonn er 62 pst. på lastebil, 27 pst. på skip og 7 pst. på tog.

Kilde: Transportvirksomhetenes svar på oppdrag 3/TØI rapport 1722/2019. *Framtidens transportbehov. Følsomhetsberegninger av transportframskrivninger og transportutvikling i korridorer.*

**Boks 11.2 Regjeringens ambisjoner for utvikling av korridoren Oslo–Ørje/Magnor**

Regjeringen vil prioritere tiltak og løsninger som bedrer framkommeligheten og øker trafikksikkerheten.

Satsingen i første seksårsperiode vil bidra til at framkommeligheten på veinettet fra svenskegrensen og inn mot Oslo bedres gjennom utbygging av E18 Retvet–Vinterbro. Nye Veier AS vil

vurdere prosjektet E16 Kongsvinger–E6. Videre vil det i første seksårsperiode prioriteres tiltak som øker kapasiteten for godstransport på bane. I andre seksårsperiode vil det utvikles strategier for videre utbedring og utbygging av veinettet, samt legges til rette for en mer langsiktig utvikling av Kongsvingerbanen.

eller personreiser på lokal-, regional- eller fjern- tog. Det forventes stor vekst i trafikken som skal nordover til Narvik. Kongsvingerbanen er enkeltsporet med få lange kryssingsspor. Banen er overbelastet deler av driftsdøgnet, og som følge av høy kapasitetsutnyttelse er det vanskelig å få utført nødvendig vedlikehold uten å innstille tog. Punkt- ligheten påvirkes direkte av overbelastningen, og forsinkelser forplanter seg fort. Dette begrenser kapasitet og hastighet for alle tog på banen, og har konsekvenser for togtrafikken både til og fra Oslo og mot Sverige.

På E18 mot Ørje og rv. 2 mot Magnor har enkelte strekninger lav framkommelighet som følge av veistandarden. Dette påvirker reisetiden og gir punktvis utfordringer for trafikksikkerheten. Det er mellom 9 til 15 drepte og hardt skadde pr. mrd. kjøretøykilometer, som ligger om lag på gjennomsnittet for alle korridorene. For E16 og rv. 350 er det blant annet utfordringer knyttet til trafikksikkerhet med mange kryss- og møteulykker og varierende veistandard. Videre er det til dels et dårlig kollektivtilbud, og mange strekninger mangler gang- og sykkelvei.

Befolkningsprognosene tilsier at kapasitets- behovet forventes å være størst i kommunene rundt Oslo lufthavn og på reiser til og fra Oslo.

Regjeringens ambisjoner for å løse utfordringene i korridoren og bygge opp under målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transport- system framgår av boks 11.2.

**11.4.3 Investeringer i første seksårsperiode**

I første seksårsperiode vil igangsatte tiltak fullføres og nye tiltak prioriteres for oppstart. Ram- mene for investeringer i første seksårsperiode framgår av tabell 11.8.

I det følgende omtales igangsatte og nye tiltak i korridor 2. Det vises til figur 11.7 for samlet framstilling av tiltakene.

*11.4.3.1 Igangsatte/vedtatte tiltak**E16 Jevnaker–Eggemoen–Olum*

På E16 bygges strekningen Jevnaker–Eggemoen– Olum. Strekningen vil være del av en ytre ringvei nord for Oslo.

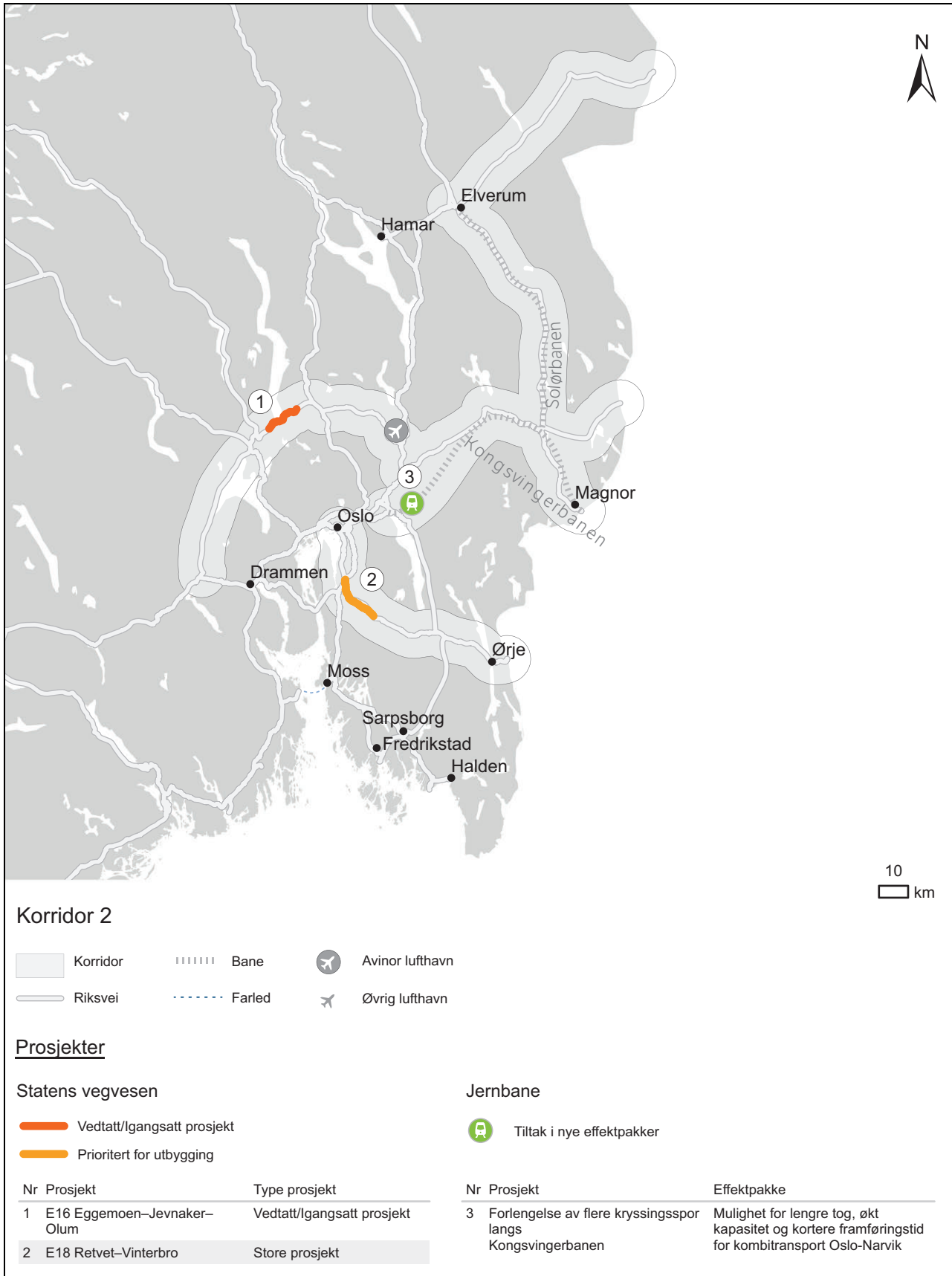
*Signalsystemet ERTMS*

Det tas sikte på å etablere ERTMS på Kong- svingerbanen mot slutten av planperioden.

Tabell 11.8 Igangsatte og nye mulige investeringer i første seksårsperiode i korridor 2. Mrd. kroner<sup>1</sup>

		Stat 2022–27	Stat 2028–33	Sum stat 2022–33	Annen finansiering
Statens vegvesen	Igang satt før 2022	0,1		0,1	0,4
	Nye tiltak 2022–27	1,8	3,0	4,8	2,7
Sum		1,9	3,0	4,9	3,1

<sup>1</sup> Effektpakken for kombigodstransport på jernbane mellom Oslo og Narvik berører både korridor 2 og 8, og er derfor omtalt samlet i kapittel 11.2.



Figur 11.7 Prosjekter under bygging/vedtatt og nye investeringer i første seksårsperiode for korridor 2.

Synstolking: Figuren viser igangsatte og nye prosjekter i første seksårsperiode i korridor 2 på henholdsvis vei og bane, som omtalt i avsnitt 11.4.3.1 og 11.4.3.2.

Kilde: Statens vegvesen

Tabell 11.9 Virkninger av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i korridor 2<sup>1</sup>

Virkning	Enhet	Statens vegvesen
Investeringskostnad <sup>2</sup>	mrd. kr	7,5
– herav ikke-statlig finansiering	mrd. kr	2,7
Samfunnsøkonomisk netto nytte (NNV)	mrd. kr	-4,0
– herav nytte for godsnæringen	mrd. kr	-0,2
Netto nytte pr. krone, vektet <sup>3</sup>	forholdstall	-0,55
Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsåret	personer	-0,6
Endring i klimagassutslipp i åpningsåret <sup>4</sup>	tusen tonn	1,2
Endring i reisetid pr. reise, totalt	minutter	-3,7
Endring i investeringskostnad siden NTP 2018–2029	mrd. kr	-0,5
Inngrep i verdifulle naturområder	dekar	2,5

<sup>1</sup> Effektpakken for kombigodstransport på jernbane mellom Oslo og Narvik berører både korridor 2 og 8, og er derfor omtalt samlet i kapittel 11.2.

<sup>2</sup> Inkluderer ikke eventuelle kostnader påløpt før 2022. For Statens vegvesen er kostnadene inkl. merverdiavgift (mva.). For de øvrige er kostnadene ekskl. mva.

<sup>3</sup> For Jernbanedirektoratet og Kystverket brukes netto nytte pr. budsjettkrone (NNB), mens for Statens vegvesen brukes netto nytte pr. investerte krone (NNK). Gjennomsnittene er vektet etter investeringskostnadene ekskl. mva.

<sup>4</sup> Åpningsåret er teknisk beregnet til 2026. Utslippene er forventet å endre seg over prosjektenes levetid, blant annet som følge av elektrifisering av bilparken. Utslippsendringene inkluderer reduserte utslipp fra ferjer der det er relevant.

#### 11.4.3.2 Nye tiltak

Tiltak med kostnad over 3 mrd. kroner i planperioden

##### E18 Retvet–Vinterbro

Prosjektet E18 Retvet–Vinterbro er den siste av i alt ni delstrekninger mellom Vinterbro og Ørje. Målsetting med prosjektet er et effektivt vei-transportsystem fra svenskegrensen til Oslo sentrum, økt trafikksikkerhet og framkommelighet samt redusert konflikt med lokaltrafikk. Prosjektet omfatter 16 km firefelts motorvei, omlegging av lokalveier og gang- og sykkeløsninger samt avbøtende tiltak med hensyn til miljø og dyrket jord.

Kostnad for prosjektet i planperioden er 7,5 mrd. kroner og netto nytte er -4 mrd. kroner. Netto nytte pr. investerte krone er -0,6. Prosjektet vil bidra til å redusere reisetiden på strekningen med om lag fire minutter, i tillegg til å redusere antall drepte og hardt skadde. Prosjektet vil gi noe økte klimagassutslipp.

Reguleringsplan ble vedtatt i 2016. Det forutsettes delvis bompengefinansiert utbygging. Det foreligger prinsippvedtak om bompengefinansiering, men lokal tilslutning til endelig plassering av bomstasjoner og takster mangler.

#### Øvrige tiltak

##### Kombigodstransport på jernbane mellom Oslo og Narvik

En effektpakke for kombigodstransport mellom Oslo og Narvik er prioritert med oppstart i første seksårsperiode, jf. omtale i kapittel 11.2.2.2.

Tabell 11.9 viser de aggregerte virkningene av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i korridoren. Sentrale virkninger for større prosjekter framgår av omtalen av investeringer i første seksårsperiode.

#### 11.4.4 Muligheter i andre seksårsperiode

Regjeringen vil i andre seksårsperiode ta høyde for 3,0 mrd. kroner til å fullføre veiprosjekter som er startet opp i korridoren.

Transportvirksomhetene vil utvikle nye tiltak for andre seksårsperiode som skal ytterligere redusere utfordringene i korridoren og bidra til måloppnåelse. De økonomiske rammene for utvikling av nye tiltak i andre seksårsperiode er ikke korridorfordelte og det er dermed ikke besluttet hvilke rammer som er aktuelle for den enkelte korridor.

I andre seksårsperiode vil prosjektet E18 Retvet–Vinterbro ferdigstilles. Det vurderes

videre utbygging av E16 retning Hønefoss og utbedringer i korridoren, blant annet ved grenseoverganger, som øker framkommeligheten og trafikksikkerheten.

Utfordringene i korridoren tilsier et behov for videre utvikling på jernbane. Dette kan bidra til å knytte bo- og arbeidsmarkedene i korridoren tettere sammen. En utvikling av Kongsvingerbanen kan også bidra til et mer attraktivt alternativ til bil og fly mellom Oslo og Stockholm. De større kapasitetsøkende tiltakene som ble anbefalt i konseptvalgutredningen for Kongsvingerbanen ligger utenfor planperioden, men kan innebære behov for oppstart av noe planarbeid. Dette arbeidet følges opp etter kvalitetssikringen og offentlig høring. Det jobbes videre med mulige løsninger for økt terminalkapasitet for tømmertransport.

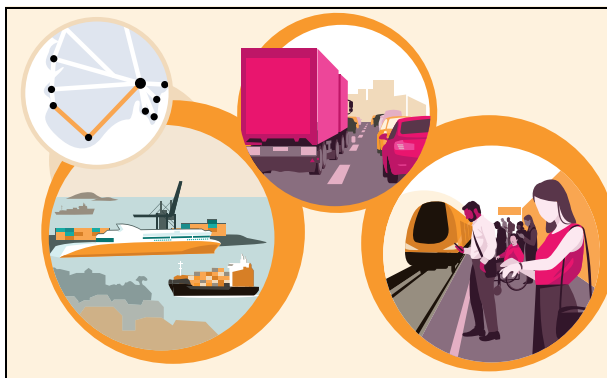
#### 11.4.5 Nye Veier AS

Nye Veier AS har en strekning i sin portefølje som vil kunne løse utfordringer på veinettet i korridoren.

#### *E16 Kongsvinger–E6 – dagens portefølje*

Strekningen ble tildelt Nye Veier AS våren 2019. Strekingen er om lag 60 km lang, og går gjennom de fire kommunene Ullensaker, Nes, Sør-Odal og Kongsvinger. Formålet med ny E16 er å binde sammen regionene, utvikle bo- og arbeidsmarkedet og sikre gode rammebetingelser for næringslivet samt redusere reisetid og øke trafikksikkerheten. For utarbeidelse av kommunedelplan er det etablert et interkommunalt plan-samarbeid mellom de fire involverte kommunene, som sammen med Nye Veier AS gjennomfører planprosessen.

## 11.5 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger (korridor 3)



Figur 11.8

Synstolking: Illustrasjon av transportkorridoren Oslo–Stavanger. Det er et kartutsnitt, en bilkø, diverse skip rundt en havn og passasjerer som venter på en togperrong når toget ankommer.

### 11.5.1 Korridorens rolle i transportsystemet

Korridor 3 er hovedforbindelsen langs kysten mellom Oslo og Stavanger via Kristiansand. Alle transportformene er representert i korridoren, med tilknytninger til en rekke havner, godsterminaler og lufthavner. Korridoren er del av flere viktige transportårer mellom Norge og Danmark og resten av Europa.

Korridoren dekker behovet for lange reiser på tre hovedstrekninger Oslo–Kristiansand, Kristiansand–Stavanger og Oslo–Stavanger. Samtidig er korridoren viktig for å dekke behovene for effektiv transport i og rundt flere av de største byområdene i landet, slik som Oslo, Nord-Jæren, Kristiansand, Vestfoldbyene, Buskerudbyen og Grenland.

Tabell 11.10 Transportmiddelfordeling og -utvikling i korridor 3. Transportarbeid på norsk område. 2018 og 2050

	Persontransport	Godstransport
Fordeling transportform:	73 pst. bil, 19 pst. kollektiv, 9 pst. fly (andel lange turer)	91 pst. skip, 8 pst. lastebil, 1 pst. tog (tonnkm) <sup>1</sup>
Korridorens andel av totalt volum	27 pst. (andel lange turer)	16 pst. (antall tonn)
Forventet vekst 2018–2050:	50 pst. bil, 25 pst. kollektiv, 13 pst. fly (antall lange turer)	100 pst. lastebil, 22 pst. skip, 1 pst. tog (tonnkm)

<sup>1</sup> Sjøtransportens andel av transportarbeidet i hver korridor inkluderer også sjøtransport som passerer korridoren (gjelder for korridor 3–8). Transportmiddelfordeling for godstransport i korridoren i antall tonn er 50 pst. på lastebil, 47 pst. på skip, 2 pst. på tog og om lag 0,5 pst. på utenlandsferje.

Kilde: Transportvirksomhetenes svar på oppdrag 3/TØI rapport 1722/2019. *Framtidens transportbehov. Følsomhetsberegninger av transportframskrivninger og transportutvikling i korridorer.*



De fleste lengre personreisene i korridoren finner sted mellom Oslo-området og Vestfold og Telemark. Fly spiller en dominerende rolle på reiser mellom Oslo og Stavanger, mens bilen brukes mye på kortere strekninger. Kollektivandelen er størst på reiser med startpunkt eller sluttspunkt i Oslo/Viken, og relativt sett mindre på lengre avstander innad i korridoren. Det er stor regional og lokal trafikk på bane mellom Oslo og Drammen og til og fra Vestfoldbyene, der Vestfoldbanen er landets mest trafikkerte InterCity-strekning. Deler av korridoren har ekstra høy trafikk sommerstid, og det er betydelig ferjetrafikk til utlandet. Det er også stor ferjetrafikk mellom Horten og Moss.

Det er flere tunge industrikonsentrasjoner i korridoren som er avhengig av effektiv godstransport. Det går betydelige mengder med gods til utlandet fra Grenlandsområdet. Sjøtransporten står for 91 prosent av godstransporten målt i tonnkilometer. Godstransport mellom Oslo og Stavanger har E18 og E39 som hovedferdselsårer for veitransport, mens gods på bane følger Sørlandsbanen. Målt i antall tonn går 71 prosent av godstransporten mellom Oslo og Stavanger på vei, 20 prosent på tog og 10 prosent på sjø.

### 11.5.2 Utfordringer og ambisjoner

Siden 2013 har regjeringen gjennomført betydelige satsinger i korridoren. E18 gjennom Vestfold er ferdigstilt. Nye Veier har fått ansvaret for utbyggingen videre mot Kristiansand og på store deler av E39 fram til Stavanger. På jernbanen ble dobbeltspor

mellom Larvik og Porsgrunn ferdigstilt i 2018 og Holm–Holmestrand–Nykirke i 2016. Disse satsingene har gjort reisehverdagen enklere for mange, med både redusert reisetid og muliggjort flere ekspress- og rushtidstog. På Sørlandsbanen er det gjennomført omfattende oppgradering av kontaktledningsanlegget fra Sira mot Kristiansand som gir større driftssikkerhet.

Hovedutfordringene er å håndtere nullvekstmålet i byområdene samtidig som hovedferdselsårene for vei og bane skal være effektive transportkorridorer for næringsliv og gjennomfartstrafikk.

Det er mange kystnære byer og tettsteder i korridoren, mens hovedferdselsårene for vei og bane ligger lengre inne i landet. Dette gir utfordringer for effektive forbindelser til byene og til havner, godsterminaler og lufthavner.

Korridoren omfatter flere store bo- og arbeidsmarkedsregioner hvor det forventes en betydelig befolkningsvekst i årene som kommer. Jernbanen har en særlig viktig funksjon i områdene rundt Oslo mot Drammen, Vestfoldbyene og Grenland, og på Nord-Jæren. Flere steder har jernbanen liten eller ingen kapasitet til å møte økt etterspørsel etter togtilbud på dagens infrastruktur. Deler av jernbanenettet har lav standard. Dette begrenser muligheten for å utvikle togtilbudet med dagens infrastruktur. Dette gir også lengre transporttider og dermed økte kostnader, spesielt for godstransporten. Jernbanetilbudet er sårbart i perioder med vedlikehold, feil på infrastrukturen, skred, ulykker eller andre uønskede hendelser. Deler av Sørlandsbanen har en trasé som går utenfor store bo- og arbeidsmarkeder, og fungerer

#### Boks 11.3 Regjeringens ambisjoner for utvikling av korridoren Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

Regjeringen vil prioritere tiltak og løsninger som legger til rette for gode transportløsninger inn mot byområdene og effektiv transport for næringsliv og gjennomgangstrafikk i korridoren.

Satsingen i første seksårsperiode legger til rette for at de pågående investeringene på Vestfoldbanen ferdigstilles, slik at det er mulig med fire tog i timen mellom Tønsberg og Oslo. Videre ønsker regjeringen å bedre togtilbudet mellom Oslo og Skien gjennom å prioritere oppstart av effektpakken ytre InterCity på Vestfoldbanen, som gjør det mulig med to tog i timen på strekningen. Mindre tiltak på Jærbanen er også prioritert. Regjeringen legger opp til en betydelig sat-

sing på veisiden, og prioriterer oppstart av flere store prosjekter, blant annet rv. 19 Moss, E39 Ålgård–Hove, E134 Oslofjordforbindelsen (trinn 2), E134 Dagslett–E18 og E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen. Nye Veier AS har ansvar for viktige veistrekninger i korridoren og vil vurdere tiltak på disse. Framkommelighets- og sikkerhetstiltak på kystområdet prioriteres også.

I andre seksårsperiode kan det utredes løsninger på jernbanen som vil styrke de voksende bo- og arbeidsmarkedene på Nord-Jæren og i Buskerudbyen på lengre sikt. Videre vil det utvikles strategier for videre utbedring og utbygging av veinettet, samt utredes nye farvannstiltak.

Tabell 11.11 Igangsatte og nye investeringer i første seksårsperiode i korridor 3. Mrd. kroner

		Stat 2022–27	Stat 2028–33	Sum stat 2022–33	Annen finansiering
Statens vegvesen	Igang satt før 2022	5,6	3,3	8,9	11,3
	Nye tiltak 2022–27	5,0	5,5	10,6	11,7
Jernbanedirektoratet	Igang satt før 2022 <sup>1</sup>	13,7		13,7	
	Nye tiltak 2022–27	1,6	8,8	10,3	
Kystverket	Igang satt før 2022				
	Nye tiltak 2022–27	0,4		0,4	
Sum		26,3	17,7	43,9	23,0

<sup>1</sup> Midler til signalsystemet ERTMS er ikke inkludert i tabellen.

derfor dårlig som en avlastning for persontransport på vei mellom byene.

Det pågår flere større utbyggingsprosjekter som vil bedre standarden på veinettet på kort sikt. Utbygging av E18 og E39 vil gi reduserte reisetider og vil bidra til vekst i veitrafikken for både person- og godstransport. Framover må trafikkveksten i byområdene håndteres på en bærekraftig måte, samtidig som riksveiene skal være effektive transportkorridorer for næringsliv og gjennomfartstrafikk. Framkommeligheten langs E18, E39, rv. 19 og E134 og i tilstøtende byområder er sårbar for uønskede hendelser. For godstransport er det også utfordringer på rv. 162, E134 mellom Vassum og Lier, rv. 19 i Moss og Horten og på veitilknytninger til havner og godsterminaler. Antall drepte og hardt skadde er under gjennomsnittet for transportkorridorene, med rundt syv til åtte drepte og hardt skadde pr. mrd. kjøretøykilometer (gjennomsnitt er om lag 12 for alle korridorene).

Korridor 1 og 3 dekker til sammen innseilingen til Oslofjorden. Sjøtransporten har generelt god kapasitet, forutsigbarhet og pålitelighet i området. Samtidig er trafikk tettheten og -kompleksiteten høy. For noen fartøystørrelser er framkommeligheten enkelte steder begrenset. Dette på grunn av lite manøvreringsrom i hovedledene og i innseiling til havnene samt at sikkerhetskrav legger begrensninger på nattseiling til enkelte havner. Forbedring av kvaliteten på dybde data i farvannet kan bidra til å styrke sjøsikkerheten for fritidsfartøy.

Regjeringens ambisjoner for å løse utfordringene i korridoren og bygge opp under målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem framgår av boks 11.3.

### 11.5.3 Investeringer i første seksårsperiode

I første seksårsperiode vil igangsatte tiltak fullføres og nye tiltak prioriteres for oppstart. Rammene for investeringer i første seksårsperiode framgår av tabell 11.11.

I det følgende omtales igangsatte og nye tiltak i korridor 3. Det vises til figur 11.9 for samlet framstilling av tiltakene. Tiltakene for E39 Ålgård–Hove, rv. 282 Holmenbrua, E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen og rv. 509 Transportkorridor Vest omtales nærmere i kapittel 11.11 om de største byområdene.

#### 11.5.3.1 Igangsatte/vedtatte tiltak

##### E18 Lysaker–Ramstadsletta

Strekningen E18 Lysaker–Ramstadsletta er en del av prosjektet E18 Vestkorridoren. Det legges til rette for et funksjonsdelt veisystem der fjertrafikk i større grad skilles fra lokaltrafikk, med gode knutepunkter og muligheter for by- og stedsutvikling. Utbyggingen skal bidra til at flere tar bussen, sykler eller går. Prosjektet vil gi forbedringer både for lokalmiljøet og reisende.

##### Indre InterCity på Vestfoldbanen

Utbyggingen av indre InterCity på Vestfoldbanen vil være fullført når dobbeltsporene som nå bygges på strekningene Nykirke–Barkåker, Barkåker–Tønsberg og Drammen–Kobbervikdalen åpner, og et tilstrekkelig antall plasser for togparkering er bygget. Utvikling av Vestfoldbanen er av stor betydning for arbeidspendling inn mot Drammen og



Oslo og mellom vestfoldbyene. Dette vil gi kortere transporttid, hyppigere avganger, og styrke forbindelsene i bo- og arbeidsmarkedsregionene. I første omgang økes frekvensen til to tog i timen Oslo–Tønsberg i grunnrute, med kapasitet til kvarterfrekvens på Vestfoldbanen. Dette ferdigstilles i første seksårsperiode.

#### *Tilbudsforbedringer på Jærbanen*

Utvikling av Jærbanen styrker lokal- og regiontrafikken på Nord-Jæren, og bidrar til nullvekstmålet i byområdet. Et vendeanlegg på Ganddal vil gi en dobling av frekvensen mellom Ganddal og Stavanger, til fire avganger i timen.

#### *Signalsystemet ERTMS*

Det tas sikte på at Sørlands- og Arendalsbanen får ERTMS i andre seksårsperiode.

#### *11.5.3.2 Nye tiltak*

Tiltak med kostnad over 3 mrd. kroner i planperioden

##### *Rv. 19 Moss*

Prosjektet skal primært bidra til god framkommelighet og forutsigbar reisetid for gjennomgangs- og næringstrafikken gjennom Moss. I tillegg er det et mål at trafikken på strekningen ikke lenger skal være til hinder for en god byutvikling. Det er også positivt dersom valgt løsning bidrar til at flere velger miljøvennlige transportformer. Kostnad for prosjektet i planperioden er 5 mrd. kroner og netto nytte er -3,6 mrd. kroner. Netto nytte pr. investerte krone er -0,7.

Prosjektet inngår i valgt konsept etter konseptvalgutredning og kvalitetssikringen (KVU/KS1) for hovedveinet i Moss og Rygge, som ble behandlet av regjeringen i 2015.

I 2017 gjennomførte Statens vegvesen en mulighetsstudie som konkluderte med at utbygging av en lang tunnel vil bli kostbar. På bakgrunn av denne studien ble det sommeren 2020 igangsatt en tilpasset kvalitetssikring (KS1) for prosjektet. Når regjeringen har tatt stilling til hvilke alternativer som skal vurderes i den videre planprosessen, skal det utarbeides planprogram og kommunedelplan for ny rv. 19 mellom dagens ferjeleie og E6.

##### *E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2*

Målet med prosjektet er en sikker kryssing av Oslofjorden i eksisterende trasé for E134. Det

bygges et nytt tunnellop i Oslofjordtunnelen parallelt med det eksisterende, med tverrforbindelser mellom nytt og eksisterende tunnellop. På den måten innfris krav til rømningsmulighet i tunnelsikkerhetsforskriften og tunnelsikkerhetsdirektivet.

Strekningen er del av en ytre ring rundt Oslo og tverrforbindelse mellom E6 og E18 med videre tilknytning til E134 mot Vestlandet. E134 Oslofjordforbindelsen var planlagt bygget ut i to byggetrinn. Gjennom dagens tunnel er første trinn iverksatt. Nytt tunnellop utgjør trinn 2. Prosjektet er totalt 14 km og omfatter også utvidelse fra to- til firefeltsvei mellom Måna og Vassum med nye løp i Frogne- og Vassumtunnelen. Alle tunnelene skal tilfredsstillende tunnelsikkerhetsforskriften. Oslofjordtunnelen og Frognetunnelen reguleres også av tunnelsikkerhetsdirektivet. Derfor omfatter prosjektet også oppgradering av eksisterende tunneler på strekningen.

Kostnad for prosjektet i planperioden er 4,8 mrd. kroner og netto nytte er -4,6 mrd. kroner. Netto nytte pr. investerte krone er -1,0. Prosjektet bidrar til reduksjon i klimagassutslipp og økt trafikksikkerhet.

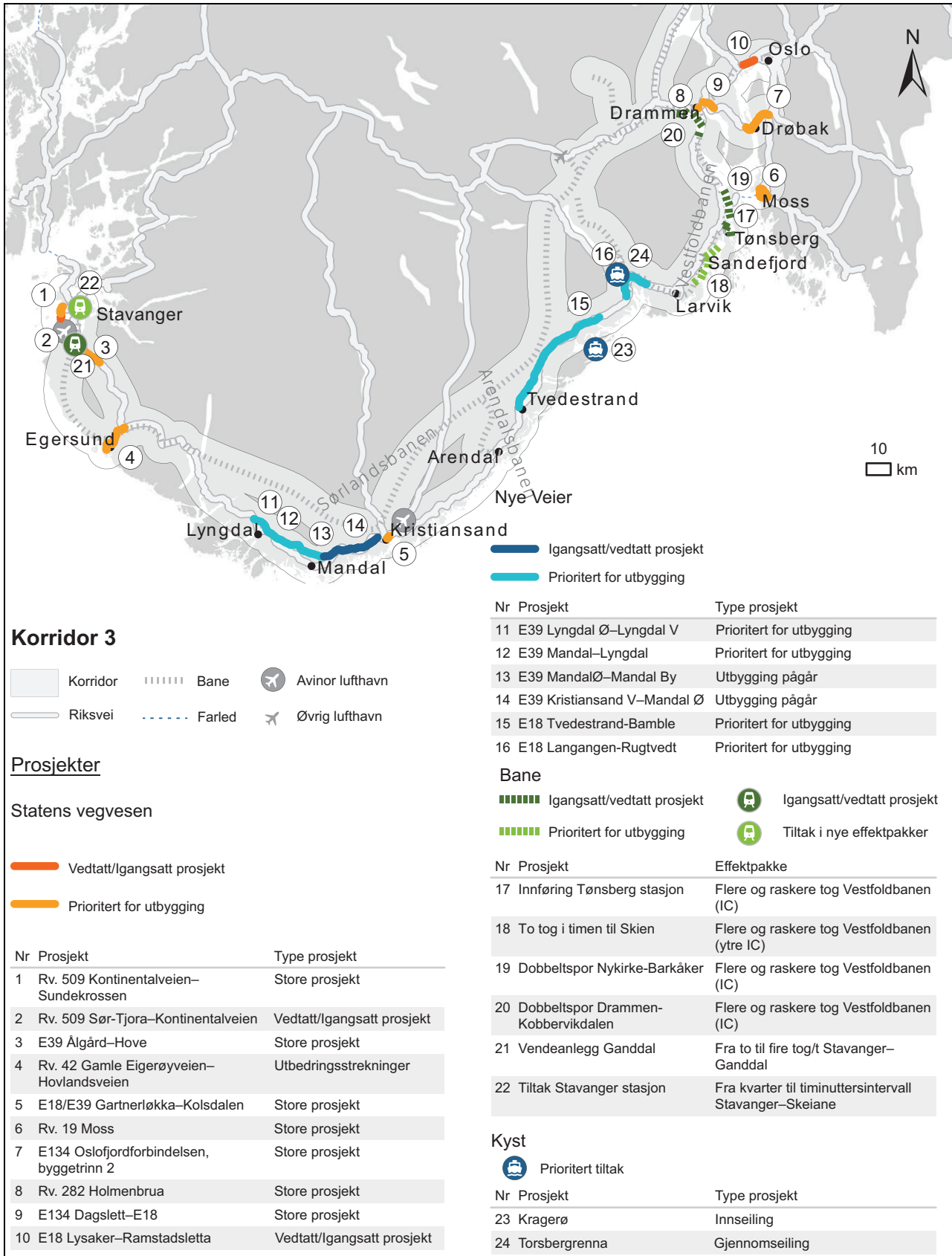
##### *E134 Dagslett–E18*

E134 Dagslett–E18 er en viktig innfartsåre til Drammensregionen. Prosjektet vil, sammen med nytt løp i Oslofjordtunnelen, bidra til at østre del av E134 blir en bedre omkjøringsvei sør for Oslo, en del av en ytre ring rundt Oslo og dermed en alternativ transportkorridor for tungtrafikken. Veien er ulykkesbelastet og verken veibreder, svinger, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense tilfredsstiller dagens krav. Det er store framkommelighetsproblemer og negative miljø- og barrierevirkninger.

Kostnad for prosjektet i planperioden er 3,8 mrd. kroner og netto nytte 4,5 mrd. kroner. Netto nytte pr. investerte krone er 1,2. Prosjektet gir en reduksjon i reisetid på om lag fem minutter, og bidrar til reduserte kostnader for godstransporten. Det pågår arbeid med kommunedelplan.

##### *Ytre InterCity Vestfoldbanen – To tog i timen til Skien*

På ytre del av InterCity på Vestfoldbanen er det fulle tog, og utfordringer i driftsstabiliteten på strekninger med gammelt enkeltspor og signal-system. Tiltaket gjelder et optimalisert konsept for ytre InterCity på Vestfoldbanen, ved parsellen Stokke–Sandefjord. Dette gjør det mulig med to tog i timen hele veien til Skien utenfor rushtid.



Figur 11.9 Prosjekter under bygging/vedtatt og nye prosjekter i første seksårsperiode for korridor 3. Nye Veier AS' strekninger med utbyggingsavtale.

Synstolking: Figuren viser igangsatte og nye prosjekter i første seksårsperiode i korridor 3 på henholdsvis vei, bane og kyst, som omtalt i avsnitt 11.5.3.1 og 11.5.3.2

Kilde: Statens vegvesen

Tabell 11.12 Virkninger av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i korridor 3

Virkning	Enhet	Statens vegvesen	Jernbandedirektoratet	Kystverket
Investeringskostnad <sup>1</sup>	mrd. kr	22,3	10,5	0,4
– herav ikke-statlig finansiering	mrd. kr	11,7		
Samfunnsøkonomisk netto nytte (NNV)	mrd. kr	5,0	-5,9	0,0
– herav nytte for godsnæringen	mrd. kr	4,0		
Netto nytte pr. krone, vektet <sup>2</sup>	forholdstall	0,19	-0,52	0,07
Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsåret	personer	-2,0	-0,4	0,0
Endring i klimagassutslipp i åpningsåret <sup>3</sup>	tusen tonn	-13,1	-3,6	-0,1
Endring i reisetid pr. reise, totalt	minutter	-14,0		
Endring i investeringskostnad siden NTP 2018–2029	mrd. kr	0,8	-1,2	
Inngrep i verdifulle naturområder	dekar	19,8		

<sup>1</sup> Inkluderer ikke eventuelle kostnader påløpt før 2022. For Statens vegvesen er kostnadene inkl. merverdiavgift (mva.). For de øvrige er kostnadene ekskl. mva.

<sup>2</sup> For Jernbandedirektoratet og Kystverket brukes netto nytte pr. budsjettkrone (NNB), mens for Statens vegvesen brukes netto nytte pr. investerte krone (NNK). Gjennomsnittene er vektet etter investeringskostnadene ekskl. mva.

<sup>3</sup> Åpningsåret er teknisk beregnet til 2026. Utslippene er forventet å endre seg over prosjektenes levetid, blant annet som følge av elektrifisering av bilparken. Utslippsendringene inkluderer reduserte utslipp fra ferjer der det er relevant.

Kostnadanslag for tiltaket er 10,2 mrd. kroner og netto nytte er -5,8 mrd. kroner. Netto nytte pr. budsjettkrone er -0,5. Prosjektet reduserer reisetiden på strekningen Skien–Oslo. Prosjektet gir reduserte klimagassutslipp, og kostnadene har blitt redusert siden Nasjonal transportplan 2018–2029.

#### Øvrige tiltak

##### *Rv. 42 Gamle Eigerøyveien–Hovlandsveien*

Utbedring av rv. 42 Gamle Eigerøyveien–Hovlandsveien vil bedre tilgangen til Eigerøy havn.

##### *Tilbudsforbedringer på Jærbanen*

Utvikling av Jærbanen styrker lokal- og regiontrafikken på Nord-Jæren, og bidrar til nullvekstmålet i byområdet. Tiltak på Stavanger stasjon øker kapasiteten og gir seks tog i timen mellom Stavanger og Skeiane, og dermed timinuttersintervall på strekningen.

##### *Farvannstiltaket gjennomseiling Torsbergrenna*

Tiltaket omfatter mudring og utvidelse av leden. Dette vil øke framkommeligheten og kapasiteten

samt redusere sannsynligheten for ulykker i innseilingen til blant annet Herøya industripark og Skien. Hovedleden gjennom Torsbergrenna er i dag grunn, strømutsatt og skip har begrenset manøvreringsrom.

##### *Farvannstiltaket innseiling Kragerø*

Tiltaket omfatter nye sjømerker og utdyping som gir en bredere og dypere innseiling. Dette vil øke framkommeligheten og redusere sannsynligheten for ulykker i innseilingen til Kragerø havn og Hellefjorden, som i dag er strømutsatt, grunn, smal og uoversiktlig.

Tabell 11.12 viser de aggregerte virkningene av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i korridoren. Sentrale virkninger for større prosjekter framgår av omtalen av investeringer i første seksårsperiode.

#### 11.5.4 Muligheter i andre seksårsperiode

Regjeringen vil i andre seksårsperiode ta høyde for 17,7 mrd. kroner til å fullføre prosjekter som er startet opp i korridoren, fordelt med 8,9 mrd. kroner på vei og 8,8 mrd. kroner på bane.

Transportvirksomhetene vil utvikle nye tiltak for andre seksårsperiode som skal ytterligere redusere utfordringene i korridoren og bidra til måloppnåelse. De økonomiske rammene for utvikling av nye tiltak i andre seksårsperiode er ikke korridorfordelte, og det er dermed ikke besluttet hvilke rammer som er aktuelle for den enkelte korridor. Statens vegvesen skal vurdere videre utvikling på E39, E134 og E18.

E18 Vestkorridoren består av tre etapper. Byggingen av etappe 1 Lysaker–Ramstadsletta ble igangsatt i 2020. E18-delen av prosjektet skal etter planen åpnes for trafikk i 2027, og hele prosjektet ventes ferdigstilt i 2028. For parsell 2 og 3 (Ramstadsletta–Slependen–Nesbru–Drengsrud) pågår det planlegging. Samferdselsdepartementet besluttet nylig å flytte parsellinndelingen mellom etappe 2 og 3 fra Slependen til Nesbru, for å øke trafikantnyttene underveis i en framtidig utbygging.

På lengre sikt kan det bli behov for å styrke kapasiteten langs ytre del av Jærbanen mot Nærbø og Egersund. Også i Buskerudbyen, som strekker seg fra Lier via Drammen til Kongsberg, kan det bli utfordringer med kapasiteten. Det jobbes videre med å utrede og planlegge aktuelle løsninger som vil styrke de voksende bo- og arbeidsmarkedene i disse regionene på lengre sikt. Dette gjelder også for Grenlandsområdet med en eventuell Grenlandsbane som kan knytte sammen Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

Kystverket vil gjennomføre nye utredninger av sjøtransportens utfordringer, behov og mulige tiltak i farvannet, og disse utredningene vil danne grunnlag for utvikling av nye tiltak.

### 11.5.5 Nye Veier AS

Nye Veier har prosjekter i sin portefølje som vil kunne løse utfordringer på veinettet i korridoren.

#### *E39 Sørvest – dagens portefølje*

Dagens E39-strekning er om lag 200 km. Ny E39 blir en trafikksikker firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t. Motorveien vil, i tillegg til reduksjon i antall ulykker, gi vesentlig kortere reisetid og knytte Agder og Rogaland tettere sammen som felles bo- og arbeidsmarked.

Det pågår utbygging på strekningen E39 Kristiansand vest–Røyskår jfr. Prop. 135 S (2016–2017) *Finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest – Lyngdal vest i kommu-*

*nene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder.* Samferdselsdepartementet har inngått veiutbyggingsavtale med Nye Veier AS til avtalt utbyggingskostnad 23,4 mrd. 2020-kroner. Netto nytte med bompenger er i Prop. 135 S (2016–2017) beregnet til 2 mrd. 2020-kroner. Forventet ferdigstilling på første delstrekning E39 Mandal øst–Mandal by er desember 2021 og høsten 2022 for E39 Kristiansand vest–Mandal øst. På resterende del av E39 pågår planarbeid og optimalisering med mål om økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

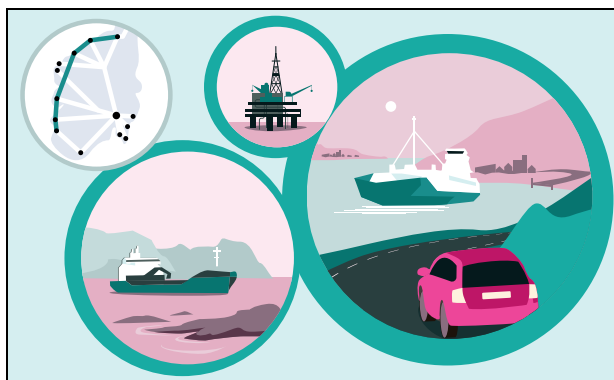
Selskapet har prioritert strekningen E39 Moi–Ålgård for utbygging. På delstrekningen E39 Bue–Ålgård pågår det planarbeid etter plan- og bygningsloven og det foreligger lokalpolitisk tilslutning til bompengeprop. Videre framdrift på strekningen er avhengig av vedtatt kommunedelplan på strekningen. Det er viktig å se Nye Veier AS sin utbygging på E39 i sammenheng med E39 Hove–Ålgård som ligger i porteføljen til byvekstavtalen for Nord-Jæren. Dette for å sikre sammenheng i utbyggingen mellom prosjektene og legge til rette for effektiv trafikkavvikling og hindre flaskehals.

#### *E18 Sørøst – dagens portefølje*

Prosjektet er en del av konseptvalgutredningen og kvalitetssikringen (KVU/KS1) for E18 Langanen–Grimstad. I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* framhever regjeringen behovet for å få en sammenhengende firefelts møtefri vei på hele strekningen Oslo–Kristiansand. Dette vil gi vesentlig bedre trafiksikkerhet og kortere reisetid, noe som er viktig både for næring- og persontransport i korridoren

Det pågår utbygging på strekningen E18 Langanen–Rugtvedt med forventet ferdigstilling i 2025. I Samferdselsdepartementets utbyggingsavtale med Nye Veier AS er det lagt til grunn en utbyggingskostnad på 6,6 mrd. 2020-kroner. Netto nytte med bompenger er i Prop. 81 S (2018–2019) *Finansiering og utbygging av E18 på strekningen Langanen – Dørdal i kommunene Porsgrunn og Bamble i Telemark* beregnet til -0,8 mrd. 2020-kroner. Det er inngått veiutbyggingsavtale på strekningen E18 Dørdal–Tvedestrand. Planlagt første delåpning er i 2025. Før strekningen E18 Arendal–Grimstad kan prioriteres for utbygging må den samfunnsøkonomiske lønnsomheten forbedres.

## 11.6 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim (korridor 4)



Figur 11.10

Synstolking: Illustrasjon av transportkorridoren Stavanger–Trondheim. Det er et kartutsnitt, en oljeplattform, en fraktebåt og bil på vei til en ferjekai med ferjen i bakgrunnen.

### 11.6.1 Korridorens rolle i transportsystemet

Korridoren binder sammen viktige byer langs vestlandskysten og er viktig for utenrikshandelen med betydelige import- og eksportvolumer. E39 er hovedåren for veitransport mellom Stavanger, Bergen, Ålesund og Trondheim. Rv. 9 fra Kristiansand til Haukeli og rv. 13 fra Skare til Sogndal har en lokal og regional funksjon for mange kommuner og lokalsamfunn. Det er mange havner i korridoren, og det er utstrakt bruk av sjøtransport. Det er flere lufthavner i korridoren, hvorav flere med internasjonale forbindelser.

Olje- og gassnæringen, maritime næringer og annen industri er viktig i korridoren. Fiskerivirk-somhet- og havbruk er også av stor betydning. Industri og næringsliv på Vestlandet er lokalisert nær sjøen og den desentraliserte havnestruktu-

ren bidrar til utstrakt bruk av sjøtransport i korridoren. Petroleumsvirksomheten på sokkelen genererer også betydelig skipstrafikk mellom sokkelen og landanleggene som er lokalisert i korridoren. Sjøtransporten dominerer de lengste godstransportene, og våtbulk som olje og gass står for mye av godset som fraktes sjøveien. Korridorens andel av import og eksport på sjø er høy. For næringslivets transporter er E39 Bergen–Stavanger og E39 Ålesund–Trondheim viktige strekninger. Rv. 9 og rv. 13 er viktig for regionalt næringsliv og turisme.

Transportsystemet i korridoren dekker flere større og mindre bo- og arbeidsmarkedsregioner. De største regionene er i tilknytning til Stavanger, Bergen og Trondheim. Byene i Møre og Romsdal er også viktige bo- og arbeidsmarkedsregioner. Flere av de øvrige regionene har lave innbyggertall og lengre avstander til arbeidsplasser og servicefunksjoner. I tillegg til å binde sammen de store kystbyene har veinettet i korridoren både en regional og lokal funksjon for mange kommuner og lokalsamfunn. Trafikken i korridoren er spesielt stor mellom de store byområdene. Bilreiser står for over 70 prosent av de lengre reisene i korridoren. Flytrafikken har en relativ stor andel av persontransporten mellom de større byene – særlig til og fra Stavanger og mellom Bergen og Trondheim. Dette skyldes store avstander og lang reisetid på vei.

### 11.6.2 utfordringer og ambisjoner

Siden regjeringen tiltrådte i 2013 har den prioritert flere viktige prosjekter i korridoren. Ryfast ble åpnet i 2019/2020 og har gitt reisetidsgevinster for både persontransport og nærings-transport. Arbeidet med å styrke framkommeligheten på E39 har god framdrift og har resultert i

Tabell 11.13 Transportmiddelfordeling og -utvikling i korridor 4. Transportarbeid på norsk område. 2018 og 2050

	Persontransport	Godstransport
Fordeling transportform:	72 pst. bil, 17 pst. kollektiv, 11 pst. fly (andel lange turer)	99 pst. skip, 1 pst. lastebil (tonnkm) <sup>1</sup>
Korridorens andel av totalt volum:	14 pst. (andel lange turer)	27 pst. (antall tonn)
Forventet vekst i 2018–2050:	52 pst. bil, 9 pst. fly, 8 pst. kollektiv (antall lange turer)	63 pst. lastebil, 18 pst. skip (tonnkm)

<sup>1</sup> Sjøtransportens andel av transportarbeidet i hver korridor inkluderer også sjøtransport som passerer korridoren (gjelder for korridor 3-8). Transportmiddelfordeling for godstransport i korridoren i antall tonn er 88 pst. på skip, 11 pst. på lastebil, og om lag 1 pst. fordelt på tog (via Oslo) og utenlandsferje.

Kilde: Transportvirksomhetenes svar på oppdrag 3/TØI rapport 1722/2019. *Framtidens transportbehov. Følsomhetsberegninger av transportframskrivninger og transportutvikling i korridorer.*

### Boks 11.4 Regjeringens ambisjoner for utvikling av korridoren Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

Regjeringen vil prioritere tiltak og løsninger som legger til rette for effektiv og sikker person- og godstransport.

Regjeringen tar i første seksårsperiode høyde for betydelige midler for å ferdigstille flere store veiprojekter i korridoren, blant annet Rogfast og OPS-prosjektet Sotrasambandet. Videre prioriteres fjordkryssingsprosjektene E39 Ådland–Svegatjørn og E39 Ålesund–Molde, som vil bidra til betydelig reisetidsreduksjon i korridoren. Flere skredsikringsprosjekter

på rv. 13 foreslås overført til Nye Veier AS. Bygging av Stad skipstunnel skal bedre framkommeligheten og bidra til økt sikkerhet. I andre seksårsperiode legges det opp til skredsikrings tiltak og utbedringer på veinettet for å øke framkommeligheten og trafikkikkerheten. Fjordkryssinger, utbedring av veiene mellom fjordene samt i og rundt byområdene veies mot hverandre. Nye utredninger vil danne grunnlag for utvikling av farvannstiltak.

en betydelig satsing på strekningen fra Kristiansand til Trondheim. I korridor 3 har Nye Veier AS fått ansvaret for en helhetlig utbygging av strekningen mellom Kristiansand og Stavanger. Videre er flere utbygginger på E39 i korridor 4, mellom Bergen og Trondheim, åpnet i perioden. Utbygginger på rv. 13 har fjernet skredutsatte områder blant annet langs Sørfjorden og Joberget. På kystområdet er det gjennomført tiltak i innseilingene til Husøy og i Salthella som øker framkommeligheten og reduserer risikoen for ulykker.

Hovedutfordringen i korridoren er lange transporttider.

For sjøtransporten er de indre farvannene preget av svingete og trange passasjer med stor grad av møtende og kryssende trafikk, i tillegg til stedsvis dydbegrensinger. Flere strekninger er utsatt for hardt vær, uten alternative indre leder. Værforholdene medfører til tider økt ventetid for sjøtransporten. Disse forholdene bidrar til økt transporttid og drivstofforbruk, noe som påfører næringslivet ekstra transportkostnader.

E39 er hovedåren og går gjennom en rekke større og mindre byområder. Inn mot og gjennom byområdene er det rushtidsproblemer og framkommeligheten er tidvis dårlig. Mellom byområdene er det flere strekninger med smal og svingete vei, og mange steder kombinert med bratte stigninger. Det er til sammen syv ferjesamband på E39. Standarden på veinettet i kombinasjon med ferjesambandene bidrar til lange transporttider. Det er behov for vesentlig raske, billigere og sikrere transport av varer, gods og personer fra nord til sør på Vestlandet, og til de nasjonale knutepunktene for videre transport ut i verden.

Flere områder er værutsatte, og det er flere veistrekninger med vesentlige skred- og flomutfordringer hvor det er lange omkjøringsveier ved brudd i infrastrukturen. For rv. 9, og særlig for rv. 13, er det stor skredfare flere steder, og fjellovergangene har hyppige stenginger vinterstid.

En stor del av veiene i korridoren har behov for trafikkikkerhetstiltak. Antall drepte og hardt skadde pr. mrd. kjøretøykm ligger mellom 20 og 25 på E39 mellom Ålesund og Trondheim og tilsvarende for rv. 9 og rv. 13 (gjennomsnitt alle korridorer er om lag 12). Møteulykker forekommer særlig på strekninger med høy trafikk. Det er også en stor andel utforkjøringsulykker.

Prognoser for persontransport i korridoren viser vekst, med størst økning på bil. Bilandelen er antatt å øke til nærmere 80 prosent, samtidig som kollektivandelen synker. Årsaken til at kollektivandelen reduseres er blant annet at veiprojektet Ryfast har åpnet, og at Rogfast vil åpne. Selv om sjøtransporten er den dominerende transportformen for godstransport, er den antatte prosentvise veksten høyere på vei enn på sjø i perioden fram mot 2050, med over 60 prosent økning i transportarbeidet. Dette skyldes blant annet redusert reisetid som følge av åpning av nye veiprojekter.

Regjeringens ambisjoner for å løse utfordringene i korridoren og bygge opp under målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem framgår av boks 11.4.

#### 11.6.3 Investeringer i første seksårsperiode

I første seksårsperiode vil igangsatte tiltak fullføres og nye tiltak prioriteres for oppstart. Ram-

mene for investeringer i første seksårsperiode framgår av tabell 11.14.

I det følgende omtales igangsatte og nye tiltak i korridor 4. Det vises til figur 11.11 for samlet framstilling av tiltakene. E39 forlenget Fløyfjells-tunnel omtales i tilknytning til prosjektet Bybanen til Åsane i kapittel 11.11 om de største byområdene.

#### 11.6.3.1 Igangsatte/vedtatte tiltak

##### E39 Rogfast

E39 Rogfast vil redusere reisetiden mellom Stavanger og Bergen med om lag 40 minutter og legge til rette for et utvidet bo- og arbeidsmarked i regionen, noe som styrker viktige næringsklynger. E39 Rogfast blir verdens lengste og dypeste undersjøiske tunnel.

##### OPS Rv. 555 Sotrasambandet

Prosjektet skal løse opp flaskehalsen og blir en stor forbedring for trafikanter til og fra Øygarden kommune og Bergen kommune. Det nye veisystemet vil få en ny firefelts motorvei og gang- og sykkelvei. Egne felt for kollektivtrafikk er mulig.

##### E39 Svegatjørn–Rådalen

Prosjektet omfatter bygging av om lag 16 km firefelts vei i ny trasé sør for Nesttun. Det omfatter blant annet bygging av tre tunneler på til sammen om lag 13 km. Prosjektet omfatter også utbedring av Nesttun- og Hopstunnelene på E39. Prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2022.

##### E39 Lønset–Hjelset

Ny vei på E39 mellom Lønset og Hjelset i Molde kommune skal blant annet bidra til tilfreds-

stillende trafikkavvikling til og fra nytt sykehus for Nordmøre og Romsdal.

##### E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra

Prosjektet E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Heim kommune i Trøndelag er en samlet utbygging av tre strekninger som vil gi 26 km ny vei med gul midtlinje. Den nye veien vil redusere avstanden mellom Betna og Stormyra med fem kilometer. Planlagt åpning er 2024.

##### E39 Myrmel–Lunde

E39 mellom Myrmel og Lunde i Gaular kommune i Vestland fylke har lav standard og nedsatt fartsgrense. Prosjektet, som er planlagt åpnet i 2023, gir bedre framkommelighet og økt trafiksikkerhet.

#### 11.6.3.2 Nye tiltak

Tiltak med kostnad over 3 mrd. kr i planperioden

##### E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast)

Prosjektet vil knytte Bergens-området og Stavanger-området bedre sammen. Strekningen går mellom Ådland på Stord til Svegatjørn i Os, med bru over Langenuen mellom Stord og Tysnes, og bru over Bjørnafjorden mellom Reksteren på Tysnes og Søre Øyane i Os (Hordfast).

Kostnad for prosjektet i planperioden er 37,7 mrd. kroner og netto nytte 1,8 mrd. kroner. Kostnaden er betydelig redusert siden Nasjonal transportplan 2018–2029. Netto nytte pr. investerte krone er svakt positiv. Prosjektet reduserer reisetiden mellom Stord og Os med nærmere én time, til en halvtime. Med både Hordfast og Rogfast utbygd, vil E39 mellom Stavanger og Bergen være ferjefri. Dette er svært viktig for næringslivet langs kysten. Med midtrekkverk hele veien og fire felt vil det bli en vesentlig mer trafiksikker vei enn i dag.

Tabell 11.14 Igangsatte og nye investeringer i første seksårsperiode i korridor 4. Mrd. kroner

		Stat 2022–27	Stat 2028–33	Sum stat 2022–33	Annen finansiering
Statens vegvesen	Igang satt før 2022	15,4	3,4	18,8	16,6
	Nye tiltak 2022–27	6,2	42,4	48,6	18,9
Kystverket	Igang satt før 2022				
	Nye tiltak 2022–27	3,0	0,1	3,0	
Sum		24,6	45,9	70,5	35,5



Prosjektet bidrar til trafikkvekst og økte klimagassutslipp. Beregningen av prosjektets påvirkning på klimagassutslipp er følsom for om man legger til grunn nullutslipp- eller gassferje på strekningen. I dag går ferjene på gass, men vi forventer at nullutslippsløsninger vil fases inn framover. I beregningen er det derfor forutsatt at ferjene drives med nullutslippsteknologi, slik at avvikling av ferjedriften ikke vil gi reduserte klimagassutslipp. Dersom man i stedet forutsetter at ferjedriften også framover vil være basert på fossil drivstoffteknologi, vil prosjektet gi betydelig reduserte klimagassutslipp som følge av at ferjedriften erstattes med bru. Under en slik forutsetning øker lønnsomheten av prosjektet til 13,7 mrd. kroner, med netto nytte per investerte krone på 0,3.

Utbyggingen har et beregnet inngrep i naturområder av nasjonal verdi på om lag 45 dekar. Økologisk kompensasjon (avbøtende tiltak) utredes nå i reguleringsplanarbeidet.

Konseptvalgutredning (KVU) for E39 Aksdal–Bergen ble vedtatt i desember 2013. Kommunedelplan for strekningen Ådland–Svegatjørn ble vedtatt i 2019. Statlig reguleringsplan er under arbeid og ventet ferdig i 2022. Optimalisering av prosjektet og videreutvikling av flytebrua har redusert de forventede kostnadene med over 7 mrd. 2021-kroner.

#### *E39 Ålesund–Molde*

Prosjektet knytter sammen de største bo- og arbeidsmarkedsregionene i Møre og Romsdal. Det er om lag 70 km mellom Ålesund og Molde. Veien går gjennom tettsteder og over Ørskogfjellet, som skaper utfordringer med framkommelighet vinterstid. Prosjektet vil bidra til å halvere reisetiden mellom Ålesund og Molde fra om lag to timer til én time. Prosjektet omfatter ferjefri kryssing av Romsdalsfjorden og utbedringer av veiene på land.

Den nye veien gir også fastlandsforbindelse til flere øysamfunn i regionen.

Det er beregnet et betydelig inngrep i naturområder av nasjonal verdi, blant annet våtmarksområde og terrengdekkende myr som følge av utbyggingen. Disse forholdene har vært vurdert i forbindelse med prioriteringen av prosjektet. Det er grunn til å påpeke at beregningene er usikre. Det er først gjennom detaljreguleringen at inngrepet og størrelsen blir endelig avklart.

Kostnad for E39 Ålesund–Molde er redusert med 40 prosent sammenliknet med Nasjonal transportplan 2018–2029, det vil si fra i overkant

av 41 mrd. kroner til om lag 24 mrd. kroner. Netto nytte er -4,2 mrd. kroner og netto nytte pr. investerte krone er -0,2. Reisetidsreduksjonen bidrar med nytte for både person- og godstransport. Samtidig medfører trafikkveksten økte klimagassutslipp, og utbyggingen vil gi betydelige naturinngrep.

Nordre halvdel har noen vedtatte reguleringsplaner (brua og den undersjøiske tunnelen). Det pågår arbeid med kommunedelplan i Molde og reguleringsplan sør for den undersjøiske tunnelen.

#### *E39 Storehaugen–Førde*

Prosjektet gjør at E39 legges utenfor Førde sentrum og Hallbrendslia. Hallbrendslia er i dag en bratt og vanskelig stigning for tungtrafikken. Prosjektet er første byggetrinn i E39 Langeland–Førde–Moskog, og bidrar til en effektiv nord-sørforbindelse på Vestlandet. Prosjektet vil gi kortere reisetid, lavere transportkostnader og bedre trafiksikkerhet.

Det er vedtatt kommunedelplan for prosjektet. Kostnad er 3 mrd. kroner i planperioden, netto nytte er på -1,5 mrd og netto nytte pr. investerte krone er på -0,4.

#### *Øvrige tiltak*

##### *E39 Volda–Furene*

E39 mellom Ørsta og Volda går i dag gjennom Volda sentrum. Strekningen har ellers dårlig standard og nedsatt fart, blant annet på grunn av bebyggelse langs veien og myke trafikanter.

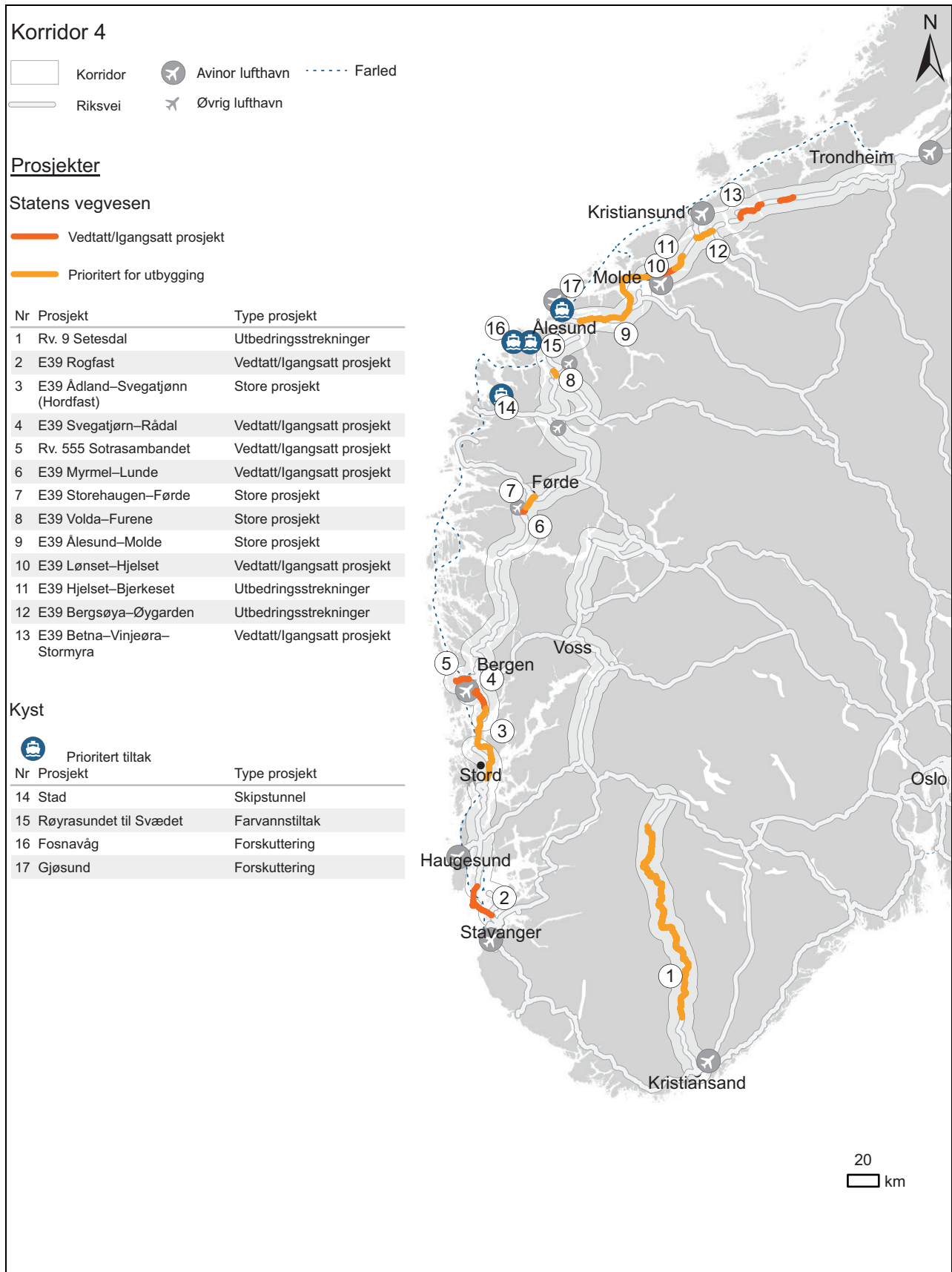
Prosjektet E39 Volda–Furene skal redusere reisetiden samt bedre framkommeligheten og bomiljøet på strekningen. Ny vei vil legges utenom Volda sentrum, i hovedsak i tunnel.

##### *Rv. 9 Setesdal*

Det prioriteres videre utbedringer på rv. 9 i Setesdal, som vil gi gul midtlinje. Dette vil bidra til en sikrere forbindelse med jevn og god framkommelighet.

##### *E39 Hjelset–Bjerkeset*

Strekningen er hovedvei til nytt sykehus for Nordmøre og Romsdal, fra Nordmøre. Trafiksikkerheten og framkommeligheten skal bedres gjennom blant annet breddeutvidelse, forsterket midtoppmerking og tiltak mot utforkjøring. Det er et mål å øke fartsgrensen på strekningen.



Figur 11.11 Prosjekter under bygging/vedtatt og nye prosjekter i første seksårsperiode for korridor 4.

Synstolking: Figuren viser igangsatte og nye prosjekter i første seksårsperiode i korridor 4 på henholdsvis vei, bane og kyst, som omtalt i avsnitt 11.6.3.1 og 11.6.3.2.

Kilde: Statens vegvesen

Tabell 11.15 Virkninger av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i korridor 4

Virkning	Enhet	Statens vegvesen	Kystverket
Investeringskostnad <sup>1</sup>	mrd. kr	67,5	3,0
– herav ikke-statlig finansiering	mrd. kr	18,9	
Samfunnsøkonomisk netto nytte (NNV)	mrd. kr	-4,8	-2,3
– herav nytte for godsnæringen	mrd. kr	3,8	
Netto nytte pr. krone, vektet <sup>2</sup>	forholdstall	-0,09	-0,72
Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsåret	personer	-0,9	0,0
Endring i klimagassutslipp i åpningsåret <sup>3</sup>	tusen tonn	13,8	0,0
Endring i reisetid pr. reise, totalt	minutter	-152,7	
Endring i investeringskostnad siden NTP 2018–2029	mrd. kr	-22,7	
Inngrep i verdifulle naturområder	dekar	190,9	

<sup>1</sup> Inkluderer ikke eventuelle kostnader påløpt før 2022. For Statens vegvesen er kostnadene inkl. merverdiavgift (mva.). For de øvrige er kostnadene ekskl. mva.

<sup>2</sup> For Jernbanedirektoratet og Kystverket brukes netto nytte pr. budsjettkrone (NNB), mens for Statens vegvesen brukes netto nytte pr. investerte krone (NNK). Gjennomsnittene er vektet etter investeringskostnadene ekskl. mva.

<sup>3</sup> Åpningsåret er teknisk beregnet til 2026. Utslippene er forventet å endre seg over prosjektenes levetid, blant annet som følge av elektrifisering av bilparken. Utslippsendringene inkluderer reduserte utslipp fra ferjer der det er relevant.

### *E39 Bergsøya–Øygarden*

Strekningen ligger sør for Kristiansund i Nordmøre. Veien vil gjøres mer trafikksikker gjennom blant annet breddeutvidelse, forsterket midt-oppmerking og tiltak mot utforkjøring.

### *Stad skipstunnel*

Med prosjektet Stad skipstunnel etableres det en ny indre seilingsled fra Måløy inn Moldefjorden og ut Kjødspollen og Vanylvsfjorden. Tunnelen vil ha en lengde på 1 700 meter og være dimensjonert for skip på størrelse med hurtigruteskipet MS Midnatsol. Bakgrunnen for prosjektet er de spesielle seilingsforholdene rundt Stadhalvøya. Stadhavet er et av de mest værutsatte og krevende langs norskekysten. Dette medfører at fartøy enten bruker svært lang tid eller venter med å passere Stad under dårlige værforhold. Ulykkesrisikoen er også høyere enn på andre kyststrekninger. Målsettingen med prosjektet er økt framkommelighet og sikkerhet for skip som passerer Stad ved å redusere ventetiden, forbedre regulariteten og redusere ulykkesrisikoen. Dette kan styrke nærskipfarten, legge til rette for bedre

transporttjenester for kystnært næringsliv og åpne for etablering av nye hurtigbåtruter i regionen.

### *Farvannstiltaket Røyrasundet–Svædet*

Tiltaket omfatter utdyping, etablering av ny hovedled og nye sjømerker for å øke framkommeligheten og redusere sannsynligheten for ulykker. Hovedleden nord for Stad til Ålesund er i dag grunn, trang, har flere kursendringer og er tett trafikkert.

### *Forskutteringsmidler*

Utbetaling av forskutteringsmidler gjør det mulig å gjennomføre tiltak i tilknytning til fiskerihavnene Fosnavåg og Gjørund. Tiltakene vil med noen forskjeller gi sikrere innseiling, tilrettelegge for større fartøy og gi mulighet for å etablere nye næringsareal.

Tabell 11.15 viser de aggregerte virkningene av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i korridoren. Sentrale virkninger for større prosjekter framgår av omtalen av investeringer i første seksårsperiode.

#### 11.6.4 Muligheter i andre seksårsperiode

Regjeringen vil i andre seksårsperiode ta høyde for 45,9 mrd. kroner til å fullføre prosjekter som er startet opp i korridoren, fordelt med 45,8 mrd. kroner på vei og 0,1 mrd. kroner på kyst.

Transportvirksomhetene vil utvikle nye tiltak for andre seksårsperiode som skal ytterligere redusere utfordringene i korridoren og bidra til måloppnåelse. De økonomiske rammene for utvikling av nye tiltak i andre seksårsperiode er ikke korridorfordelte, og det er dermed ikke besluttet hvilke rammer som er aktuelle for den enkelte korridor.

I andre seksårsperiode legges det opp til skredsikringstiltak og utbedringer av veinettet på E39 for å øke framkommeligheten og trafikksikkerheten, og redusere veinettets sårbarhet ved hendelser. Fjordkryssinger, utbedring av veiene mellom fjordene samt i og rundt byområdene må veies mot hverandre. Regjeringen er i denne sammenheng opptatt av framdrift blant annet i prosjektet E39 Vågsbotn–Klauvaneset. Prosjektet planlegges som en del av Ringvei øst i Bergen, og skal knytte Bergen og Nordhordland bedre sammen. Statens vegvesen vil arbeide videre med en helhetlig planlegging av E39 i korridoren. Dette vil være en del av arbeidet med porteføljeutviklingen fram mot rulleringen av Nasjonal transportplan.

Kystverket vil gjennomføre nye utredninger av sjøtransportens utfordringer, behov og mulige tiltak i farvannet, og disse utredningene vil danne grunnlag for nye tiltak.

#### 11.6.5 Nye Veier AS

Med en utvidelse av Nye Veiers portefølje vil selskapet få ansvar for å løse utfordringer på en veistrekning i korridoren.

##### *Rv. 13 Skare–Sogndal*

Rv. 13 fra Skare til Sogndal har rundt 30 identifiserte skredpunkter hvor vel 20 av disse er kategorisert med middels og høy skredfare. I tillegg til rasfare er veien stedvis svært smal, og det er mange ulykker i forhold til trafikkmengden. I det videre planleggingsarbeidet vil Nye Veier kunne prioritere investeringer som reduserer rasfare og gir en bedre veistandard.

### 11.7 Oslo–Bergen/Haugesund, med arm via Sogn til Florø (korridor 5)



Figur 11.12

Synstolking: Illustrasjon av transportkorridoren Oslo–Bergen. Det er et kartutsnitt, en brøytebil og vei over en togstasjon.

#### 11.7.1 Korridorens rolle i transportsystemet

Korridoren fra Oslo til Bergen og Haugesund er en viktig øst–vestforbindelse som dekker transporten mellom landets to største byer. Bergensbanen og veinettet i korridoren har både en nasjonal og regional funksjon. Strekningene inn mot byene har mye trafikk, mens trafikken over høyfjellet er langt lavere. Det er flere lufthavner i korridoren, hvorav flere med internasjonale forbindelser.

Korridoren har alternative veier over høyfjellet. I Nasjonal transportplan 2018–2029 ble det gitt noen føringer for en langsiktig strategi om utvikling av veiforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet. Det ble blant annet lagt til grunn at både E134 og rv. 7/rv. 52 skal være hovedveiforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet. I inneværende planperiode er det ferdigstilt tre nye strekninger på E134, Gvammen–Århus, Damåsen–Saggrenda og Seljord–Åmot.

E134 er en prioritert høyfjellsovergang sør for Hardangervidda. Veien er en viktig nasjonal forbindelse mellom Vestlandet og Østlandet, og mellom regionsentra langs strekningen. Strekningen har en høy tungtrafikkandel. Videre har en høy andel av både person- og næringstransporten i denne korridoren få alternative transporttilbud. Rv. 7 over Hardangervidda er den korteste veien mellom Bergen og Oslo, og har størst betydning for reiselivsnæringen. Tungtransporten mellom Oslo og Bergen går i hovedsak på rv. 52 over Hemsedalsfjellet. E16 via Filefjell har best vinterregulartitet.

Transportsystemet i korridoren dekker flere større og mindre bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Tabell 11.16 Transportmiddelfordeling og -utvikling i korridor 5. Transportarbeid på norsk område. 2018 og 2050

	Persontransport	Godstransport
Fordeling transportform:	73 pst. bil, 14 pst. fly, 12 pst. kollektiv (andel lange turer)	94 pst. skip, 5 pst. lastebil, 1 pst. tog (tonnkm) <sup>1</sup>
Korridorens andel av totalt volum:	13 pst. (andel lange turer)	4 pst. (antall tonn)
Forventet vekst i 2018–2050:	51 pst. bil, 25 pst. kollektiv, 14 pst. fly (antall lange turer)	88 pst. lastebil, 38 pst. tog, 17 pst. skip (tonnkm)

<sup>1</sup> Sjøtransportens andel av transportarbeidet i hver korridor inkluderer også sjøtransport som passerer korridoren (gjelder for korridor 3–8). Transportmiddelfordeling for godstransport i korridoren i antall tonn er 73 pst. på lastebil, 19 pst. på skip, og 8 pst. på tog

Kilde: Transportvirksomhetenes svar på oppdrag 3/TØI rapport 1722/2019. *Framtidens transportbehov. Følsomhetsberegninger av transportframskrivninger og transportutvikling i korridorer.*

Befolkningen er størst i endepunktene av korridorane, mens hoveddelen av korridoren går gjennom områder med liten bosetting. De fleste av de lengre reisene i korridorane går mellom Oslo-området og Bergen, og inn mot disse byområdene. Transporten internt i korridoren er langt lavere, og mye av trafikken genereres av fritidsdestinasjoner i korridoren, særlig i helger og ferier. Mellom Oslo og Bergen dominerer fly, hvor pendler- og tjenestereiser står for en stor andel av reisene. Toget konkurrerer med bilen mellom Oslo og Bergen, mens bilen står sterkt i transporten internt i korridoren.

Mesteparten av godstransporten går også mellom Oslo og Bergen, hvorav 49 prosent av transporten (målt i antall tonn) går på vei, 29 prosent på tog og 21 prosent på skip. Jernbanetransporten har en viktig funksjon for kombigodstransporten. Sjøtransporten består i hovedsak av petroleumsprodukter og øvrig våtbull på strekningene Mongstad–Oslo og Bergen–Sogn–Florø.

### 11.7.2 Utfordringer og ambisjoner

Regjeringen har siden 2013 ferdigstilt flere prosjekter i korridoren som blant annet bidrar til å knytte Østlandet og Vestlandet bedre sammen. På E16 er flere store utbygginger ferdige og lengre strekninger er utbedret, blant annet over Filefjell og i Valdres. Ved Sandvika er en stor flaskehals fjernet med utbyggingen mellom Sandvika og Wøyen. Det er også gjennomført flere tiltak på E134, blant annet ved Kongsberg. På jernbanen er første fase av ny stasjon på Arna ferdigstilt, med universelt utformet atkomst og nye plattformer. Et nytt tunneløp, Ulriken-tunnel, mellom Arna og Fløen er ferdigstilt. Sammen med oppgradering av eksisterende tunnel og utbygging av

resterende strekning inn mot Bergen, gir dette doblet frekvens og høyere hastighet for toget.

Hovedutfordringen i korridoren er lange transporttider, kapasitet inn mot byene, veistandard, skredfare og opptiden på høyfjellsoverganger på vinterstid.

Dårlig veistandard, flere høyfjellsoverganger uten lokale omkjøringsveier og fare for skred er gjennomgående utfordringer i korridoren. Strekinger som rv. 41, rv. 13 og E134 har lange partier hvor veien er smal og svingete, og med stor stigning. Tunnelstandarden på flere strekninger er dårlig. På strekingen E16 mellom Voss og Bergen og rv. 7 mellom Hønefoss og Gol er det en høy andel drepte og hardt skadde i møteulykker. Det er stedvis utfordringer med utforkjøringsulykker i korridoren. Veistrekingen E16 Sandvika–Bergen har 22 drepte og hardt skadde pr. mrd. kjøretøykilometer, mens strekningene rv. 7 Hønefoss–Bu og rv. 52 Gol–Borlaug har til sammen 16 drepte og hardt skadde pr. mrd. kjøretøykilometer (gjennomsnittet for alle korridorer er om lag 12 drepte og hardt skadde). Deler av strekninger i Valdres og Vestland mangler gul midtlinje. Rv. 7, rv. 52 og E134 har høyfjellstrekinger uten lokale omkjøringsmuligheter. Dette gir utfordringer vinterstid med tidvis stengte fjelloverganger eller kolonnekjøring. Rv. 13 er særlig utsatt for skred. Dette er også en utfordring mellom Arna og Voss, hvor både E16 og Bergensbanen følger samme trasé. En spesiell problemstilling for rv. 7 over Hardangervidda er trekkmonsteret til villreinen, som utgjør en risiko for langtidsstenging. Strekinger på E134 og rv. 36 har utfordringer med å ivareta myke trafikanter og få ned personbilbruken i byer og tettstedsområder, samtidig som gjennomfarts-trafikken skal være effektiv.

**Boks 11.5 Regjeringens ambisjoner for utvikling av korridoren Oslo–Bergen/Haugesund**

Regjeringen vil prioritere tiltak og løsninger som legger til rette for effektiv og sikker person- og godstransport i korridoren.

Satsingen vil bedre kvaliteten på veinettet og sikre skredutsatte strekninger. Videre vil satsingen bedre tilbudet og øke kapasiteten på jernbanen. I første seksårsperiode prioriterer regjeringen fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss. Nye Veier AS sin portefølje utvides med strekningen E16 Skaret–Høgkastet. Prosjektene vil gi en sammenhengende bo- og arbeidsmarkedsregion fra Oslo til Ringerike. I

vestre del av korridoren legger regjeringen opp til å prioritere utbygging av vei og jernbane mellom Arna og Stanghelle, som vil gi økt trafikkikkerhet og kapasitet. Regjeringen tar også høyde for fullføring av dobbeltsporutbyggingen mellom Arna og Bergen, i tillegg til flere øvrige veiprosjekter, blant annet rv. 36 Skjelsvik–Skyggestein og E134 Røldal–Seljestad. I andre seksårsperiode vil det arbeides videre med å utvikle tiltak som skal bidra til økt framkommelighet på vei og bane i korridoren.

Jernbaneinfrastrukturen i korridoren preges av liten restkapasitet. På bane er det flaskehalsar inn mot storbyområdene, spesielt strekningen Myrdal–Voss–Bergen og gjennom Oslotunnelen. Dette begrenser muligheten for å utvikle togtilbudet uten større infrastrukturinvesteringer. Flaskehalsene reduserer regulariteten og gir økte transportkostnader, spesielt for gods. Jernbanetransporten i korridoren er sårbar i perioder med vedlikehold, feil på infrastrukturen, skred, ulykker eller andre uønskede hendelser. Nasjonalt har strekningen vest for Finse flest registrerte årlige skredhendelser.

Transportprognosene for korridoren viser vekst i både person- og godstransport. For bane vil veksten forsterke kapasitetsutfordringene. For veitransporten tilsier den forventede befolkningsutviklingen at de største utfordringene fortsatt vil være knyttet til lokaltrafikk rundt de tettest befolkede områdene, som Bærum, Drammen og Bergen. For korridoren som helhet er det forventet en relativt sterk vekst for de lange gods-

transportene på vei mellom Oslo og Bergen. Det krever pålitelige og trafikkisikre forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet, med sammenhengende standard over lengre strekninger. Det er forventet en relativt lav vekst i transporten på kortere delstrekninger korridoren, men det kan være nødvendig å gjennomføre tiltak for å håndtere etterspørselstopper som skyldes helge- og ferieutfart.

Regjeringens ambisjoner for å løse utfordringene i korridoren og bygge opp under målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem framgår av boks 11.5.

**11.7.3 Investeringer i første seksårsperiode**

I første seksårsperiode vil igangsatte tiltak fullføres og nye tiltak prioriteres for oppstart. Rammene for investeringer i første seksårsperiode framgår av tabell 11.17.

I det følgende gjør vi nærmere rede for igangsatte og nye tiltak i korridor 5. Det vises til figur

Tabell 11.17 Igangsatte og nye investeringer i første seksårsperiode i korridor 5. Mrd. kroner

		Stat 2022–27	Stat 2028–33	Sum stat 2022–33	Annen finansiering
Statens vegvesen	Igang satt før 2022	2,3	0,3	2,6	1,9
	Nye tiltak 2022–27	14,2	16,4	30,6	9,1
Jernbanedirektoratet	Igang satt før 2022 <sup>1</sup>	0,8		0,8	
	Nye tiltak 2022–27	12,8	30,4	43,2	
Sum		30,0	47,1	77,1	11,0

<sup>1</sup> Midler til signalsystemet ERTMS er ikke inkludert i tabellen.

11.13 for samlet framstilling av tiltakene. Prosjektet rv. 36 Skjelsvik–Skyggestein er nærmere omtalt i kapittel 11.11 om de største byområdene.

#### 11.7.3.1 Igangsatte/vedtatte tiltak

##### *E16 Bjørum–Skaret*

Prosjektet E16 Bjørum–Skaret skal etter planen åpnes i 2025. Det viderefører utbyggingen av en raskere og mer forutsigbar forbindelse mellom Oslo og Øvre Viken, vestre deler av Innlandet og Vestlandet.

##### *E16 Kvamskleiva*

E16 Kvamskleiva er en utbedring av en svært skredutsatt strekning på E16 i Vang i Valdres. Prosjektet, som etter planen skal åpnes i 2023, vil øke trafiksikkerheten og framkommeligheten på en viktig transportåre mellom Øst- og Vestlandet. Det kan også bidra til bosetting og lokalt næringsliv i området.

##### *Rv. 5 Kjøsnesfjorden*

Prosjektet er et skredsikringsprosjekt i Jølster som etter planen skal åpne i 2022. Det starter inne i Støylsnevestunnelen, som forlenges med en ny tunnel på 6,5 km langs Kjøsnesfjorden fram til Kjøsnes. Den nye tunnelen sikrer det skredfarlige partiet mellom dagens Støylsnevestunnel (Føreneset) og Kjøsnes. Dagens vei på utsiden av den nye tunnelen skal benyttes til gang- og sykkeltrafikk fra Kjøsnes til Føreneset.

##### *Ulriken tunnel (dobbeltspor Arna–Fløen)*

Dobbeltspor på jernbanen mellom Arna og Fløen med Ulriken tunnel ble ferdigstilt i desember 2020. Den gamle tunnelen skal nå rehabiliteres, og Arna stasjon skal bygges om. Dette arbeidet er i gang, og vil ferdigstilles i 2021. Dobbeltsporet legger til rette for en framtidig dobling av togtilbudet mellom Arna og Bergen. Det forbedrede togtilbudet vil først være på plass når dobbeltspor mellom Fløen og Bergen er bygget, jf. omtale av effektpakken Fra halvtimes- til kvartersintervall mellom Arna og Bergen under. Disse investeringene er viktige for kollektivtransporten i byområdet.

##### *Signalsystemet ERTMS*

Bergensbanen vil få ERTMS på størstedelen av strekningen tidlig i første planperiode. For

strekningen Arna–Bergen forventes det å være på plass mot slutten av planperioden.

#### 11.7.3.2 Nye tiltak

Tiltak med kostnad over 3 mrd. kr i planperioden

##### *Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgstet–Hønefoss (FRE16)*

Ringeriksbanen er en del av InterCity-satsingen, og sammen med E16 Høgstet–Hønefoss er dette det største fellesprosjektet for vei og jernbane i Norge. Den statlige reguleringsplanen ble vedtatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 27. mars 2020.

Kostnadsanslaget for fellesprosjektet er 35,6 mrd. kr, hvorav 26,3 mrd. kroner gjelder jernbanen og 9,3 mrd. kroner gjelder veien. Netto nytte er -17,5 mrd. kroner og netto nytte pr. budsjettkrone er -0,6.

Ringeriksbanen er en helt ny forbindelse mellom Sandvika og Hønefoss. Den vil gi om lag én times kortere reisetid Oslo–Hønefoss–Bergen. Effektpakken består av dobbeltspor og togparke-ring, og vil forsterke og forstørre bo- og arbeidsmarkedsregionen rundt Ringerike inn mot Asker, Bærum og Oslo. Denne forbindelsen gjør det mulig å øke fra fire avganger daglig til to tog i timen mellom Oslo og Hønefoss, i tillegg til én fjerntogavgang annenhver time.

Ringeriksbanen vil ha stor betydning for fjern-togtrafikken mellom Oslo og Bergen og for trafikken internt i korridoren, for eksempel til og fra Hallingdalsregionen. Prosjektet innebærer 24 kilometer firefeltsvei mellom Høgstet og Hønefoss. Veien vil få fartsgrense 110 km/t. Effektpakken vil også redusere belastningen på både vei- og jernbanenettet rundt Drammen og bidra til effektiv transport inn og ut av Oslo. Regjeringen prioriterer fellesprosjektet for oppstart i første seksårsperiode, med ferdigstilling i andre.

Fellesprosjektet vil gi reduksjon i antall drepte og hardt skadde på strekningen. Inngrep i naturområder er 251 dekar for hele fellesprosjektet. Kongen i statsråd vedtok 27. mars 2020 et vern på 709 dekar som fellesprosjektets kompensasjon for inngrep i vernede og foreslått vernede naturområder. I tillegg er fellesprosjektet pålagt ulike biotopforbedrende tiltak.

Prosjektet har gjennomgått ekstern kvalitets-sikring (KS2) i tråd med statens prosjektmodell. Ekstern kvalitetssikring viser til at gjennomføring av prosjektet vil medføre høy risiko. Erfaringer både i Norge og internasjonalt viser at kostnads-overskridelser ikke er uvanlig i prosjekter av



denne størrelsen. Ekstern kvalitetssikrer har identifisert et betydelig innsparingspotensial på flere milliarder kroner, som sannsynligvis vil kunne bedre den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektet. Regjeringen vurderer derfor om fellesprosjektet skal overføres til Nye Veier AS, jf. omtale om innføring av Nye Veier-elementer i jernbanesektoren i kapittel 4.2.3. Nye Veier AS har vist gode resultater når det gjelder optimalisering av prosjekter. Selskapet har utviklet en organisasjonskultur og arbeidsform som legger til rette for verdiøkning og god styring av prosjektene. Dette vil også være avgjørende for en vellykket gjennomføring av FRE16, og vil kunne ha overføringsverdi innenfor jernbaneutbygging. Nye Veier AS har gjort en innledende vurdering av FRE16 og anslår et betydelig potensial for kostnadsreduksjon. Nye Veier AS mener kostnadsreduksjoner kan oppnås uten at nytten for trafikantene reduseres vesentlig. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte om saken. De statlige midlene til prosjektet inngår foreløpig i de økonomiske planrammene til Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

#### *Vossebanen og E16 Arna–Stanghelle*

Vossebanen og E16 Arna–Stanghelle er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen og Bane NOR, som skal gi tryggere og raskere vei- og jernbaneforbindelse på strekningen. Målet for prosjektet er bedre trafikksikkerhet og skredsikring, i tillegg til redusert reisetid og økt kapasitet.

Eksisterende vei er svært utsatt for skred og har mange trafikkulykker. I tillegg tilfredsstillende ikke tunnelene på dagens E16 tunnelsikkerhetsdirektivet. Ny vei vil redusere sårbarheten ved hendelser, og man unngår lang omkjøring ved stenginger. Jernbanen mellom Arna og Stanghelle er også utsatt for skred. Som følge av klimaendringene kan det forventes at skredutfordringene vil øke framover uten nye tiltak.

Prosjektet omfatter ny vei og bane mellom Arna i Bergen kommune og Helle i Vaksdal kommune. Slik planene foreligger i dag vil veien i all hovedsak gå i tunnel, fordelt på tre lange tunnelstrekninger på 9–10 km. For jernbanen innebærer løsningen dobbeltspor og tunneler med rømming til veitunnel eller tverrslag til friluft. Prosjektet vil gi en høy grad av rassikring, rundt 15 minutter redusert reisetid og betydelig økt kapasitet for både gods- og persontog.

Ny vei og bane vil til dels få felles rømningsystem. Løsningen hvor jernbane- og veitunnelen er gjensidige rømningstunneler for hverandre er

unik, og gir vesentlig bedre bruk av areal og sparer kostnader. Kostnadsanslaget for full utbygging er basert på dette. Prosjektet er forutsatt delvis finansiert med bompenger. Kostnadsanslag for fellesprosjektet er 26,4 mrd. kroner, hvorav 12,7 mrd. kroner på jernbanedelen av prosjektet og 13,7 mrd. kroner på veidelen. Netto nytte er -17,9 mrd. kroner og netto nytte pr. budsjettkrone er om lag -0,8. Forslag til statlig reguleringsplan er sendt Samferdselsdepartementet.

Regjeringen er opptatt av å få mer samferdsel for pengene. Dette gjelder også fellesprosjektet Vossebanen og E16 Arna–Stanghelle. Regjeringen legger derfor til grunn at fellesprosjektet skal optimaliseres og åpner for at dimensjonerende hastighet og stasjonsstruktur kan bli endret i forhold til dagens forslag til reguleringsplan. Regjeringen er også åpen for at prosjektet kan forlenges, innenfor de økonomiske rammene som er lagt til grunn i planperioden, dersom kostnadsreduksjoner innen nåværende planområde gir besparelser.

#### *E134 Røldal–Seljestad*

Prosjektet skal bidra til at E134 over Haukelifjell blir en forutsigbar, sikker og effektiv transportåre mellom Østlandet og Vestlandet. Om vinteren er dagens vei ofte stengt i Håradalen. Sterk stigning og skarpe svinger fører til at store kjøretøy setter seg fast og hindrer trafikken. Ny vei i tunnel fra Røldal til Seljestad med bedre veistandard og stigningsforhold skal gi økt framkommelighet, forutsigbarhet og trafikksikkerhet. I tillegg utbedres syv skredpunkter langs dagens vei.

Prosjektet er første byggetrinn på strekningen fra Vågsli til Seljestad. Parsellen E134 Røldal–Seljestad gir en innkorting av kjørelengden på 6,4 km og redusert reisetid på om lag 18 minutter for tyngre kjøretøy og om lag 12 minutter for personbiler.

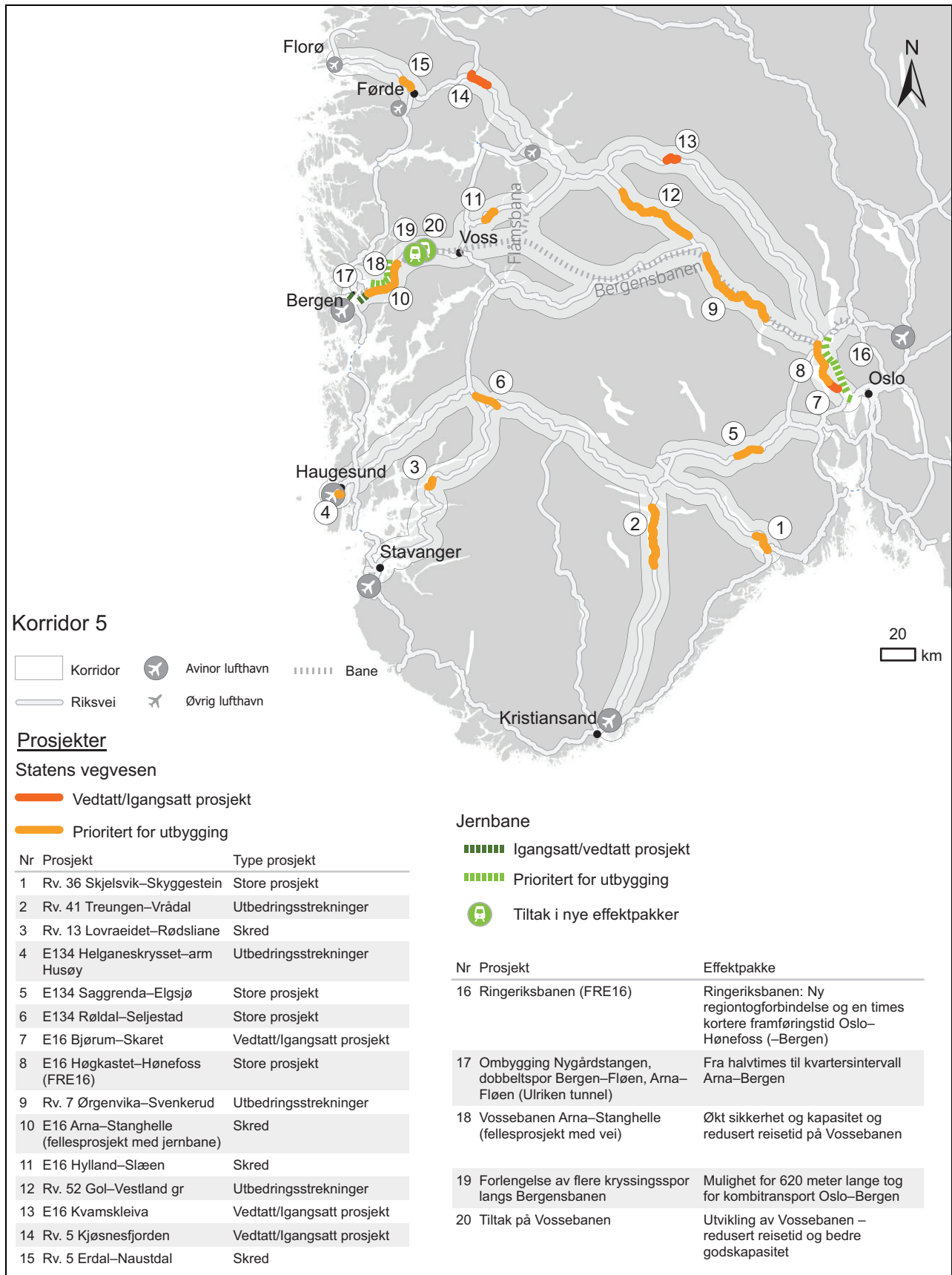
Kostnad for prosjektet i planperioden er 3,1 mrd. kroner og netto nytte er -0,6 mrd. kroner. Netto nytte pr. investerte krone er -0,2.

Prosjektet er omfattet av konseptvalgutredning og kvalitetssikring (KVU/KS1) for E134 over Haukelifjell. Kommunedelplan ble vedtatt i 2008 og reguleringsplan i 2019.

#### *Øvrige tiltak*

##### *E134 Saggrenda–Elgsjø*

Utbygging av E134 mellom Saggrenda og Elgsjø skal bidra til en effektiv og trafikksikker forbindelse mellom bo- og arbeidsmarkedene på Kongsberg og Notodden. Strekningen er en del av nasjo-



Figur 11.13 Prosjekter under bygging/vedtatt og nye prosjekter i første seksårsperiode for korridor 5.

Synstolking: Figuren viser igangsatte og nye prosjekter i første seksårsperiode i korridor 5 på henholdsvis vei og bane, som omtalt i avsnitt 11.7.3.1 og 11.7.3.2.

Kilde: Statens vegvesen

Tabell 11.18 Virkninger av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i korridor 5

Virkning	Enhet	Statens vegvesen	Jernbanedirektoratet
Investeringskostnad <sup>1</sup>	mrd. kr	39,7	44,3
– herav ikke-statlig finansiering	mrd. kr	9,1	
Samfunnsøkonomisk netto nytte (NNV)	mrd. kr	-14,0	-20,6
– herav nytte for godsnæringen	mrd. kr	4,9	2,1
Netto nytte pr. krone, vektet <sup>2</sup>	forholdstall	-0,27	-0,61
Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsåret	personer	-2,3	-1,4
Endring i klimagassutslipp i åpningsåret <sup>3</sup>	tusen tonn	2,4	-6,6
Endring i reisetid pr. reise, totalt	minutter	-47,5	
Endring i investeringskostnad siden NTP 2018–2029	mrd. kr	1,1	6,2
Inngrep i verdifulle naturområder	dekar	81,5	170,5

<sup>1</sup> Inkluderer ikke eventuelle kostnader påløpt før 2022. For Statens vegvesen er kostnadene inkl. merverdiavgift (mva.). For de øvrige er kostnadene ekskl. mva.

<sup>2</sup> For Jernbanedirektoratet og Kystverket brukes netto nytte pr. budsjettkrone (NNB), mens for Statens vegvesen brukes netto nytte pr. investerte krone (NNK). Gjennomsnittene er vektet etter investeringskostnadene ekskl. mva.

<sup>3</sup> Åpningsåret er teknisk beregnet til 2026. Utslippene er forventet å endre seg over prosjektenes levetid, blant annet som følge av elektrifisering av bilparken. Utslippsendringene inkluderer reduserte utslipp fra ferjer der det er relevant.

nal hovedvei øst–vest. Veien er i dag en tofeltsvei med bratte stigninger, krappe kurver og manglende forbikjøringsmuligheter. Strekningen over Meheia er en flaskehals, særlig for tungtransporten vinterstid.

#### *E134 Helganeskrysset–arm Husøy*

Prosjektet vil bedre atkomsten til Karmsund havn, Husøy terminal.

#### *Rv. 5 Erdal–Naustdal*

Målet med prosjektet er sikring av den svært skredutsatte strekningen mellom Erdal og Naustdal på rv. 5 i Sunnfjord kommune. Prosjektet skal også bedre trafikkikkerheten og redusere reisetiden på strekningen.

#### *Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane*

Rv. 13 fra Lovraeidet mot Sand i Suldal kommune er skredutsatt med vanskelig topografi. Standarden på veien er dårlig, strekningen er gjennomgående smal, uten gul midtstripe og med krappe svinger. Prosjektet skal bidra til sikring mot skred og heve veistandarden.

#### *E16 Hylland–Slæen*

Prosjektet omfatter skredsikring av en strekning av E16 i Nærøydalen med stor skredfare. I tillegg vil prosjektet erstatte de eksisterende tunnelene Stalheimstunnelen og Stivletunnelen som ikke tilfredsstiller kravene i tunnelsikkerhetsforskriften og tunnelsikkerhetsdirektivet. Prosjektet gir en innkorting av veien fra ti til åtte km.

#### *Rv. 41 Treungen–Vrådal*

Dagens rv. 41 har mange svinger og generelt smal veibredde som reduserer framkommeligheten for alle trafikanter. Utbedringene vil gi tilfredsstillende veistandard over en lengre strekning, god framkommelighet for gjennomgangstrafikk og ivareta behovet for god lokalvei.

#### *Rv. 52 Gol–Vestland grense*

Rv. 52 har en høy tungbilandel og er den foretrukne strekningen for tunge kjøretøy nord for Hardangervidda mellom øst og vest. Det prioriteres utbedringer på strekningen som øker framkommeligheten og regulariteten, spesielt vinterstid.

*Rv. 7 Ørgenvika–Svenkerud*

Strekningen utbedres til en høyere standard med bedre framkommelighet og økt trafikksikkerhet.

*Fra halvtimes- til kvartersintervall mellom Arna og Bergen*

På jernbanen er ferdigstilling av effektpakken som gir kvartersintervall Arna–Bergen prioritert. Dette innebærer videre utbygging av dobbeltspor fra Fløen til jernbanestasjonen i Bergen. Prosjektet henger tett sammen med moderniseringen av Nygårdstangen godsterminal og ny bybanetrasé i samme område. Ved å gjennomføre alle tiltakene i effektpakken oppnås en dobbelt frekvens for persontrafikken i byområdet og 50 prosent økt kapasitet med en modernisert, effektiv og utslippsfri terminal for godstrafikken. Bedre reservekapasitet gir fleksibilitet ved vedlikehold og ikke-planlagte hendelser.

*Ny rutemodell Vossebanen*

Effektpakken for ny rutemodell på Vossebanen vil kunne gi en viktig kapasitetsøkning for godstrafikken, men også noe redusert reisetid for persontrafikken Bergen–Voss–Myrdal.

*Kombigodstransport på jernbane mellom Oslo og Bergen*

Effektpakken for godstransport Oslo–Drammen–Bergen vil øke transportkapasiteten på de markedsmessig interessante tidene med om lag 30 prosent. Utover det er det plass for ytterlige vekst til andre tider av døgnet. Standard tog lengde økes til 620 meter, som i tillegg til økt kapasitet gir lavere enhetskostnader for godstogoperatørene og deres kunder.

Tabell 11.18 viser de aggregerte virkningene av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i korridoren. Sentrale virkninger for større prosjekter framgår av omtalen av investeringer i første seksårsperiode.

**11.7.4 Muligheter i andre seksårsperiode**

Regjeringen vil i andre seksårsperiode ta høyde for 47,1 mrd. kroner til å fullføre prosjekter som er startet opp i korridoren, fordelt med 16,7 mrd. kroner på vei og 30,4 mrd. kroner på jernbane.

Transportvirksomhetene vil utvikle nye tiltak for andre seksårsperiode som skal ytterligere redusere utfordringene i korridoren og bidra til måloppnåelse. Rammene for utvikling av nye tiltak i andre seksårsperiode er ikke korridorfordelte, og det er dermed ikke besluttet hvilke rammer som er aktuelle for den enkelte korridor.

I andre seksårsperiode vurderes videre utbygging, skredsikringstiltak og utbedring av veinettet i korridoren, blant annet på E16, E134 og rv. 13, for å øke framkommeligheten og trafikksikkerheten. Dette vil bidra til å redusere veinettets sårbarhet for hendelser og sikre forutsigbarhet, spesielt vinterstid. Når det gjelder videre utvikling av veiforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet vil dette inngå som del av arbeidet med porteføljestyring og prioriteringer innenfor korridor 5 i neste transportplan. Samferdselsdepartementet har også bedt Statens vegvesen om å gjennomføre en konseptvalgutredning av en arm til Bergen fra E134.

**11.7.5 Nye Veier AS**

Med en utvidelse av Nye Veier AS' portefølje vil selskapet få ansvar for å løse utfordringer på en veistrekning i korridoren.

*E16 Skaret–Høgkastet*

Strekningen har i dag stor trafikk, mange ulykker og en vei med bratt sideterreng som fører til mindre ras og steinsprang. Det legges opp til utbygging av firefelts vei med fartsgrense 110 km/t. Sammen med utbygging av FRE16 vil prosjektet gi sammenhengende firefelts vei fra Sandvika til Hønefoss. Dette vil medføre betydelig reduksjon av reisetiden samtidig som sikkerhetsnivået vil øke. Utbyggingen vil øke fleksibiliteten i trafikkavviklingen ved planlagt vedlikehold eller uønskede hendelser og gjøre veien mindre utsatt for stengning.

## 11.8 Oslo–Trondheim, med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund (korridor 6)



Figur 11.14

Synstolking: Illustrasjon av transportkorridoren Oslo–Trondheim med armer. Det er et kartutsnitt, en logistikkterminal, en brytebil og vei over en togstasjon.

### 11.8.1 Korridorens rolle i transportsystemet

Korridoren er hovedforbindelse for vei og bane mellom Oslo og Trondheim, og videre for transport mot Nord-Norge og Nord-Vestlandet. Korridoren har en viktig nasjonal funksjon, med koblinger til store nasjonale terminaler som Oslo og Trondheim havn, Alnabruterminalen og Oslo lufthavn. Det er to alternative vei- og banetraseer i korridoren mellom Oslo og Trondheim. E6 går via Gudbrandsdalen og rv. 3 gjennom Østerdalen. Person- og godstransport på bane i korridoren foregår i hovedsak på Dovrebanen, Gjøvikbanen, Raumabanen og Rørosbanen. I tillegg knyttes Dovrebanen til Nordlandsbanen i Trondheim. Korridoren har regionalt persontogtilbud, lokal-tog rundt Oslo og Trondheim, og fjerntog mellom Oslo og Trondheim. Det er flere lufthavner i korri-

doren, hvorav flere med internasjonale forbindelser.

De største bo- og arbeidsmarkedsregionene i korridoren er i tilknytning til Oslo og Trondheim, Hamar, Lillehammer, Gjøvik, områdene rundt Oslo lufthavn samt byene på Nord-Vestlandet. Det er utstrakt pendling i korridoren, spesielt mot de store byområdene. Antallet personreiser i korridoren er størst mellom Oslo og Hamar, Lillehammer og Gjøvik.

For reiser mellom Oslo og Trondheim er det flest som tar fly, mens for reiser internt i korridoren er de aller fleste reisene med bil. Jernbanen har en viktig posisjon mellom Oslo og Hamar, Lillehammer og Gjøvik. Raumabanen spiller en viktig rolle for turistnæringen på Nord-Vestlandet.

Korridoren er en viktig nasjonal godskorridor for landbasert transport. Veitransport er den dominerende transportformen for gods i korridoren målt i antall tonn. 80 prosent av de totale tonnengdene fraktes med lastebil. Målt i antall tonn går 74 prosent av transporten mellom Oslo og Trondheim på vei, 22 prosent på tog og 4 prosent på sjø. 80–90 prosent av tungtransporten på vei velger Østerdalen mellom Oslo og Trondheim. Rv. 15, E136 og rv. 70 er forbindelsene mot Nord-Vestlandet og er viktige for transport av blant annet fisk, fiskeprodukter og møbler. Sjøtransporten spiller en viktig rolle for transport mellom Nord-Vestlandet og Trondheim, hvor det fraktes en stor andel tørrbulk. Nær 90 prosent av all tømmertransport på jernbane i Norge skjer i denne korridoren, og de største volumene eksporteres til Sverige.

### 11.8.2 Utfordringer og ambisjoner

Siden regjeringen tiltrådte i 2013 har den prioritert flere prosjekter i korridoren. Nye Veier AS har fått ansvar for flere strekninger på E6 i Innlan-

Tabell 11.19 Transportmiddelfordeling og -utvikling i korridor 6. Transportarbeid på norsk område. 2018 og 2050

	Persontransport	Godstransport
Fordeling transportform:	70 pst. bil, 18 pst. kollektiv, 13 pst. fly (andel lange turer)	94 pst. skip, 5 pst. lastebil, 1 pst. tog (tonnkm) <sup>1</sup>
Korridorens andel av totalt volum:	18 pst. (andel lange turer)	6 pst. (antall tonn)
Forventet vekst i 2018–2050:	51 pst. bil, 19 pst. kollektiv, 14 pst. fly (antall lange turer)	81 pst. lastebil, 52 pst. tog, 20 pst. skip (tonnkm)

1 Sjøtransportens andel av transportarbeidet i hver korridor inkluderer også sjøtransport som passerer korridoren (gjelder for korridor 3–8). Transportmiddelfordeling for godstransport i korridoren i antall tonn er 80 pst. på lastebil, 12 pst. på skip, og 8 pst. på tog.

Kilde: Transportvirksomhetenes svar på oppdrag 3/TØI rapport 1722/2019. *Framtidens transportbehov. Følsomhetsberegninger av transportframskrivninger og transportutvikling i korridorer.*

### Boks 11.6 Regjeringens ambisjoner for utvikling av korridoren Oslo–Trondheim, med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

Regjeringen vil prioritere løsninger som legger til rette for utvikling av effektiv transport i og mellom bo- og arbeidsmarkedsregioner, og effektive transporter for næringsliv og gjennomgangstrafikk.

Satsingen på Dovrebanen i første seksårsperiode vil legge til rette for flere og raskere togavganger mellom Hamar og Oslo. Det legges

også opp til tiltak for kombigods på jernbane, i tillegg til veiprosjekter på rv. 3 i Østerdalen og på E136 i Ålesund. Nye Veier AS har ansvar for en relativt stor andel av aktuelle veiprosjekter i korridoren, og vil vurdere tiltak på strekningene de har ansvar for. I andre seksårsperiode vil det utvikles strategier for videre utbedring og utbygging av veinettet, samt utvikles nye tiltak på bane.

det og Trøndelag, og ny motorvei strekker seg nå videre fra Kolomoen til Moelv. Statens vegvesen har bygget ny vei og utbedret lange strekninger langs E6 i Gudbrandsdalen, gjennom Oppdal sentrum og på flere strekninger i Trøndelag, i tillegg til omfattende utbedringer av rv. 3. OPS-prosjektet mellom Løten og Elverum sto ferdig i 2020. Dobbeltsporet mellom Langset og Kleverud sto ferdig 2015. Disse tiltakene har gitt reisetidsbesparelser for innbyggere og næringsliv i korridoren.

Hovedutfordringene i korridoren er kapasitet og hastighet på vei og bane inn mot, og gjennom byområder og tettsteder.

Dagens kapasitet og kjørehastighet på jernbanenettet inn mot Trondheim, Hamar, Eidsvoll og Oslo er begrensende for muligheten til å dekke etterspørselen fra voksende bo- og arbeidsmarkeder. Ikke-elektrifiserte jernbanestrekninger bidrar til høyere transportkostnader sammenliknet med elektrifiserte jernbanestrekninger. Det er behov for bedre atkomst til viktige godsknutepunkter i korridoren, som Alnabruterminalen.

Større byområder har utfordringer med framkommelighet og med å redusere personbiltrafikken, tilrettelegge for myke trafikanter og sørge for et godt kollektivtilbud, samtidig som gjennomgangstrafikken skal være effektiv.

Det er også høyfjellsfjellsstrekninger med utfordringer knyttet til framkommelighet, særlig vinterstid. Flere steder er utsatt for flom og skred, og det er lange omkjøringsveier. Veistrekningene rv. 3 Kolomoen–Ulsberg, rv. 15 Otta–Måløy og E136 er særlig ulykkeutsatte med mellom 15 og 20 drepte og hardt skadde pr. mrd. kjøretøykilometer. Gjennomsnittet er om lag 12 for korridorene samlet sett.

Det forventes vekst i person- og godstransport i korridoren fram mot 2050. Befolkningsvekst i sentrale områder er en viktig driver for veksten i

persontransport. Det forventes vekst i alle transportformer, med størst vekst for veitransporten. Den største veksten er forventet å komme i områdene rundt Oslo og Trondheim, og særlig mellom Oslo, Lillehammer, Gjøvik og Hamar. For jernbane vil hovedutfordringen framover være tilstrekkelig kapasitet til å utvikle tilbudet og møte etterspørselen etter region- og InterCity-trafikk, godstransport og mulighet for å tilby flere og raskere avganger i Oslo og Trondheim. For vei forventes utfordringene å være størst for lokaltrafikken rundt de mest befolkningstette områdene, men det er også forventet en sterk vekst i godstransport på vei mellom Oslo og Mjøsbyene, Ålesund og Trondheim.

Regjeringens ambisjoner for å løse utfordringene i korridoren og bygge opp under målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem framgår av boks 11.6.

#### 11.8.3 Investeringer i første seksårsperiode

I første seksårsperiode vil igangsatte tiltak fullføres og nye tiltak prioriteres for oppstart. Rammene for investeringer i første seksårsperiode framgår av tabell 11.20.

Nedenfor gjøres rede for igangsatte og nye tiltak i korridor 6. Det vises til figur 11.15 for samlet framstilling av tiltakene. Tiltaket rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger er nærmere omtalt i kapittel 11.11 om de største byområdene.

##### 11.8.3.1 Igangsatte/vedtatte tiltak

*Rv. 4 Roa–Gran grense, inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken*

Prosjektet forventes å åpne i 2024. Prosjektet skal gi ny og utbedret vei som bedrer framkommelig-

Tabell 11.20 Igangsatte og nye investeringer i første seksårsperiode i korridor 6. Mrd. kroner

		Stat 2022–27	Stat 2028–33	Sum stat 2022–33	Annen finansiering
Statens vegvesen	Igang satt før 2022	1,0	1,0	2,0	4,1
	Nye tiltak 2022–27	1,0	0,5	1,5	1,6
Jernbanedirektoratet	Igang satt før 2022 <sup>1</sup>	9,8	0,4	10,2	
	Nye tiltak 2022–27	6,6	0,3	6,9	
Sum		18,4	2,1	20,5	5,7

<sup>1</sup> Midler til ERTMS er ikke inkludert i tabellen.

heten og trafikksikkerheten på en viktig transportåre mellom Oslo og områdene vest for Mjøsa, og gir et bedre tilbud til fotgjengere og syklister. Sammen med den ferdigstilte utbyggingsstrekningen Lunner grense–Jaren vil det bli om lag 13 km firefelts vei og 12 km to- og trefeltsvei, dels med midtdeler og forbikjøringsfelt.

#### Tilbudsforbedringer på Gjøvikbanen

Ved inngangen til planperioden fullføres effekt-pakken på Gjøvikbanen som gjør det mulig å gå fra ett tog hver andre time til ett tog i timen mellom Oslo og Gjøvik. Dette gir et attraktivt togtilbud med faste intervaller, samtidig som det frigjør sporkapasitet på Oslo S.

#### Indre InterCity Dovrebanen

Utbyggingen av indre InterCity på Dovrebanen mot Hamar er godt i gang. Det første trinnet, Langset–Kleverud, er ferdigstilt og har gitt kortere reisetid på deler av forbindelsen. Dobbeltspor mellom Venjar–Eidsvoll–Langset skal ferdigstilles tidlig i planperioden og bidrar ytterligere til nedkorting av reisetid, bedre punktlighet og økt kapasitet. Neste trinn innebærer effektpakken med dobbeltspor mellom Kleverud og Sørli som har planlagt byggestart tidlig i planperioden. Full effekt kan tas ut når neste trinn fram til Åkersvika er ferdigstilt (omtales i punkt 11.8.3.2).

#### Signalsystemet ERTMS

Gjøvikbanen og Rørosbanen får ERTMS tidlig i planperioden, slik at fjernstyring kan innføres på strekningene.

#### 11.8.3.2 Nye tiltak

Tiltak med kostnad over 3 mrd. kroner i planperioden

##### Indre InterCity Dovrebanen

Dobbeltspor Sørli–Åkersvika på Dovrebanen vil, sammen med den pågående utbyggingen av dobbeltspor Venjar–Eidsvoll–Langset og Kleverud–Sørli, gi en gjennomgående tilbudsforbedring i korridoren. Det vil være mulig å gå fra ett til to tog i timen Oslo–Hamar, i tillegg til økt fjerntog- og godskapasitet. Dette vil knytte bo- og arbeidsmarkedsregionene langs strekningen sammen og bidra til effektiv transport inn og ut av Oslo.

Kostnad for tiltaket i planperioden er 5,8 mrd. kroner, og netto nytte er -3,5 mrd. kroner. Netto nytte pr. budsjettkrone er -0,5. Tilbudsforbedringen bidrar til reduksjon i reisetid på strekningen og lavere klimagassutslipp.

##### Øvrige tiltak

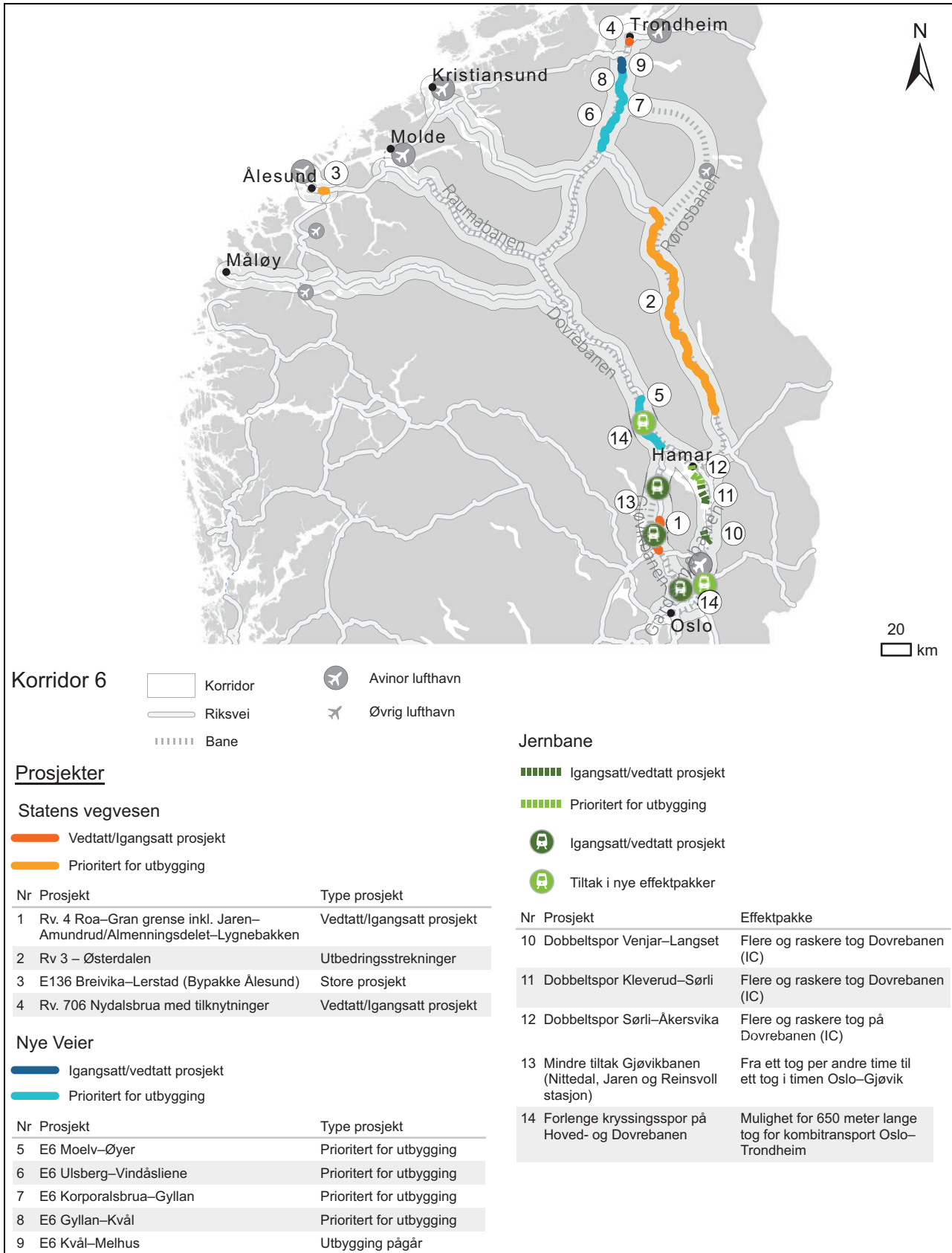
##### Rv. 3 Østerdalen

Prosjektet innebærer betydelige utbedringer på rv. 3 i Østerdalen. Dette skal bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten på strekningen.

##### E136 Brevika–Lerstad

Prosjektet er det største prosjektet i bypakke Ålesund. Målet med bypakken i Ålesund er at flere skal sykle, gå og reise kollektivt, og at andelen bilreiser skal reduseres. E136 Brevika–Lerstad skal bidra til å fremme miljøvennlig transport ved å frigjøre veikapasitet til buss, og ved å legge til rette for fotgjengere og syklister. Prosjektet skal gi bedre framkommelighet, redusert reisetid og bedre trafikksikkerheten.





Figur 11.15 Prosjekter under bygging/vedtatt og nye prosjekter i første seksårsperiode for korridor 6. Nye Veier AS' strekninger med utbyggingsavtale.

Synstolking: Figuren viser igangsatte og nye prosjekter i første seksårsperiode i korridor 6 på henholdsvis vei og bane, som omtalt i avsnitt 11.8.3.1 og 11.8.3.2.

Kilde: Statens vegvesen

Tabell 11.21 Virkninger av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i korridor 6

Virkning	Enhet	Statens vegvesen	Jernbanedirektoratet
Investeringskostnad <sup>1</sup>	mrdr. kr	3,1	6,9
– herav ikke-statlig finansiering	mrdr. kr	1,6	
Samfunnsøkonomisk netto nytte (NNV)	mrdr. kr	-0,9	-3,4
– herav nytte for godsnæringen	mrdr. kr	0,5	0,8
Netto nytte pr. krone, vektet <sup>2</sup>	forholdstall	-0,18	-0,37
Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsåret	personer	-0,4	-0,3
Endring i klimagassutslipp i åpningsåret <sup>3</sup>	tusen tonn	0,4	-5,1
Endring i reisetid pr. reise, totalt	minutter	-9,1	
Endring i investeringskostnad siden NTP 2018–2029	mrdr. kr	0,0	0,8
Inngrep i verdifulle naturområder	dekar		3,0

<sup>1</sup> Inkluderer ikke eventuelle kostnader påløpt før 2022. For Statens vegvesen er kostnadene inkl. merverdiavgift (mva.). For de øvrige er kostnadene ekskl. mva.

<sup>2</sup> For Jernbanedirektoratet og Kystverket brukes netto nytte pr. budsjettkrone (NNB), mens for Statens vegvesen brukes netto nytte pr. investerte krone (NNK). Gjennomsnittene er vektet etter investeringskostnadene ekskl. mva.

<sup>3</sup> Åpningsåret er teknisk beregnet til 2026. Utslippene er forventet å endre seg over prosjektenes levetid, blant annet som følge av elektrifisering av bilparken. Utslippetsendringene inkluderer reduserte utslipp fra ferjer der det er relevant.

### Kombigodstransport på jernbane mellom Oslo og Trondheim

Effektpakken for godsmarkedet Oslo–Trondheim legger til rette for minimum 600 meter lange tog. Det vil gi lavere enhetskostnader, utnytte trekraften i moderne lokomotiv og øke transportkapasiteten på Dovrebanen til de markedsmessig attraktive tidene på døgnet. Det er i tillegg kapasitet for ytterligere vekst til andre tider av døgnet.

Tabellen viser de aggregerte virkningene av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i korridoren. Sentrale virkninger for større prosjekter framgår av omtalen av investeringer i første seksårsperiode.

#### 11.8.4 Muligheter i andre seksårsperiode

Regjeringen vil i andre seksårsperiode ta høyde for 2,1 mrd. kroner til å fullføre prosjekter som er startet opp i korridoren, fordelt med 1,5 mrd. kroner på vei og 0,6 mrd. kroner på bane.

Transportvirksomhetene vil utvikle nye tiltak for andre seksårsperiode som skal redusere utfordringene i korridoren ytterligere og bidra til måloppnåelse. De økonomiske rammene for

utvikling av nye tiltak i andre seksårsperiode er ikke korridorfordelte, og det er dermed ikke besluttet hvilke rammer som er aktuelle for den enkelte korridor.

På vei vil det vurderes videre utbygging og utbedringer av veinettet i korridoren, blant annet på rv. 4, rv. 3, E6 og rv. 70. Den nordlige delen av rv. 4, strekningen rv. 4 Hunndalen–Mjøsbrua, overføres til Nye Veier AS' portefølje. Tiltakene vil bidra til å øke framkommeligheten og trafikksikkerheten, redusere veinettets sårbarhet for hendelser, redusere næringslivets transportkostnader og styrke viktige bo- og arbeidsmarkedsregioner.

I andre seksårsperiode vil det vurderes tiltak for å øke terminalkapasiteten på jernbanen i endepunktene av korridoren, både i Oslo og Trondheimsregionen. Videre pågår konseptvalgutredning for Hovedbanen Nord som skal gi anbefaling for videre utvikling av togtilbudet fra Eidsvoll inn mot Oslo. Strekningen er i dag erklært overbelastet i deler av døgnet. Forventet vekst i befolkning og arbeidsplasser i regionen er høy, og det er behov for å møte veksten i persontransport, samtidig som godstransporten ivaretas. Konseptvalgutredningen skal vurdere muligheten for å tilby effektive kollektivreiser til og fra bo- og arbeidsmarkedsregionen.

Regjeringen legger til grunn en optimalisert utvikling av InterCity, som innebærer at det ikke bygges dobbeltspor gjennom alle byer og helt ut på alle strekningene. Målet er å bygge infrastruktur som først og fremst bidrar til å kutte reisetiden og øke togfrekvensen. Det jobbes derfor videre med å vurdere mulige investeringer som gir økt frekvens og ytterligere reisetidsforbedringer langs ytre del av InterCity på Dovrebanen mot Lillehammer. Granavolden-plattformens punkt om å igangsette strekningsvise høyhastighetsutredninger for jernbane følges opp ved at regjeringen vil gjennomføre en høyhastighetsutredning for strekningen Oslo–Trondheim.

### 11.8.5 Nye Veier AS

Nye Veier AS har prosjekter i sin portefølje som vil kunne løse utfordringer på veinettet i korridoren. Med en utvidelse av porteføljen vil selskapet få ansvar for bygging av nye strekninger i korridoren.

#### *E6 Trøndelag – dagens portefølje*

I Trøndelag skal Nye Veier AS bygge ut E6 med hovedsakelig firefelts motorvei fra Ulsberg i sør til Åsen i nord – 106 km i alt. Utbyggingen vil bedre trafikksikkerheten, forkorte reisetid og legge til rette for vekst i landsdelen. Fartsgrensen vil i hovedsak bli 110 km/t.

Det pågår utbygging på strekningen E6 Ranheim–Åsen (korridor 7). Samferdselsdepartementet har inngått veiutbyggingsavtale med Nye Veier AS til avtalt utbyggingskostnad på 12 mrd. 2020-kroner. Netto nytte med bompenger er i Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar* beregnet til 2,1 mrd. 2020-kroner.

Det pågår også utbygging på strekningen E6 Ulsberg–Melhus. Samferdselsdepartementet har inngått veiutbyggingsavtale med Nye Veier AS til avtalt utbyggingskostnad på 15,5 mrd. 2020-kroner. Netto nytte med bompenger er i Prop. 82 S (2018–2019) *Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ulsberg – Melhus i kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus i Trøndelag* beregnet til -8,8 mrd. 2020-kroner. Forventet ferdigstilling på første utbyggingsetappe E6 Kvål–Melhus er februar 2022.

#### *E6 Innlandet – dagens portefølje*

Nye Veier AS bygger i alt 176 km firefelts motorvei på strekningen Kolomoen–Øyer og videre til

Otta. Hensikten med prosjektet er å bidra til økt trafikksikkerhet, bedre trafikkavvikling og stimulere til vekst i Innlandet. Veiprojektet knytter sammen innlandskommunene i Mjøsområdet.

Det er inngått veiutbyggingsavtale på strekningen E6 Moelv–Øyer. Avtalt utbyggingskostnad er på 11,6 mrd. 2020-kroner. Netto nytte med bompenger er i 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* beregnet til -6,1 mrd. 2020-kroner. Forventet ferdigstilling på første delstrekning er i 2024. For strekningen E6 Øyer–Otta pågår reguleringsplanprosess.

#### *E6 Otta–Dombås – porteføljeutvidelse*

Veien har generelt lav standard, både gitt sin status som den viktigste veiforbindelsen nord–sør og trafikkvolum. Deler av strekningen har relativt høy ulykkesfrekvens og er rasutsatt med begrensede omkjøringsalternativer.

På strekningen er det aktuelt med utbedrings tiltak av flaskehals og delstrekninger med dårlig trafikksikkerhet. Det er også planlagt utvidelse av veibredden der denne er smal.

#### *E136 Dombås–Vestnes – porteføljeutvidelse*

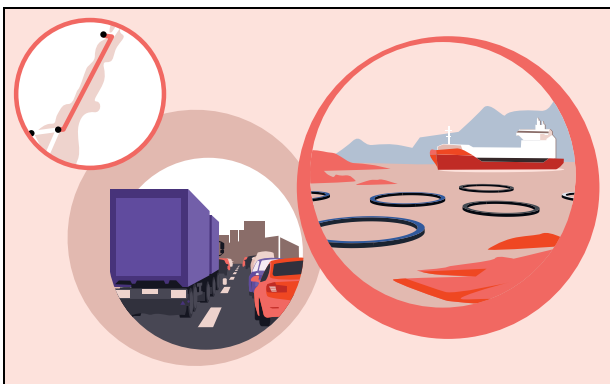
Store deler av strekningen har i dag dårlig veistandard med krappe svinger, mange kryss og avkjørsler. Det er i tillegg identifisert elleve skredpunkter på strekningen. Det er trafikale problemer knyttet til stigning oppover Romsdalen, og til vinterdrift i snøtungt område rundt Bjorli. Det er aktuelt med punktvis utbedring på strekningen for bedre trafikksikkerhet. Tiltaket inkluderer breddeutvidelse, forbikjøringsfelt i stigninger, utretting av svinger, siktutvidelser, oppgradering av avkjørsler, rassikring og konkrete trafikksikkerhetstiltak.

#### *Rv. 25 Hamar–Løten – porteføljeutvidelse*

Hovedutfordringen på strekningen er lav kapasitet, lang reisetid og dårlig trafikksikkerhet med fare for møteulykker og ulykker i plankryss. På grunn av stor trafikkmengde foreslås det å bygge strekningen fra Ridabu øst for Hamar mot nytt kryss ved rv. 3 på Løten. Standard som er lagt til grunn er firefelts vei dimensjonert for 110 km/t med midtdeler og planskilte kryss.

**Rv. 4 Hunndalen–Mjøsbrua – porteføljeutvidelse**

Rv. 4 fungerer som en regional innfartsvei for arbeidstrafikk mellom Oslo og Nittedal/Vest-Oppland, og den spiller en sentral rolle som en regional og lokal samferdselsåre på vestsiden av Mjøsa. Hovedutfordringen med dagens vei er lang reisetid, dårlig trafiksikkerhet og stedvis dårlig kapasitet. Tiltaket på strekningen rv. 4 Mjøsbrua–Hunndalen inkluderer en omkjøringstunnel under Gjøvik, og gir en innkorting på om lag 2 km.

**11.9 Trondheim–Bodø, med armer til svenskegrensen (korridor 7)**

Figur 11.16

Synstolking: Illustrasjon av transportkorridoren Trondheim–Bodø. Det er et kartutsnitt, en bilkø og noen fiskemerder med en frakteskute i bakgrunnen.

**11.9.1 Korridorens rolle i transportsystemet**

Korridoren strekker seg fra Trondheim til Bodø og er sentral for sjø- og landbasert transport mellom Nord- og Sør-Norge. I tillegg til å ha en viktig

nasjonal funksjon, spiller transportsystemet i korridoren også en viktig rolle for regional transport i Trøndelag og mellom Helgeland- og Salten-regionen.

De største bo- og arbeidsmarkedsregionene i korridoren er i tilknytning til Trondheim og Bodø. Folk bor tett i Trondheim, men svært spredt i deler av Nordland. Nordland har størst andel innbyggere i småbykommuner og omlandet til byområdene. For persontransport i korridoren er det stor pendling regionalt i Trøndelag. Kollektivandelen er beregnet til å være 20 prosent i Trøndelag, hvor buss og jernbane spiller en viktig rolle. Over 90 prosent av reisene i korridoren går til og fra områdene rundt Trondheim og Bodø, og inn mot disse byene. Bil står for det meste av denne transporten. Korridoren har den laveste andelen reiser mellom de store byene i korridoren, Trondheim og Bodø. Fly har en dominerende posisjon mellom Trondheim og Bodø. Toget har en lavere markedsandel i korridoren enn i de andre fjerntogkorridorene.

En viktig del av verdiskapingen i korridoren er industri, fisk- og oppdrettsnæring og bygg- og anleggsvirksomhet. Fiskeri- og oppdrettsnæringen har vokst betydelig de siste årene. Nordland har spesialisering også innen annen industri, som produksjon av metaller. Det fraktes store mengder bulk i korridoren, og sjøtransporten dominerer i antall tonn. På strekningen fra Trondheim til Bodø ligger forholdene også godt til rette for sjøtransport, med relativt kort distanse mellom havnene og de fleste destinasjoner for leveranse av gods. På strekningen Trondheim–Steinkjer dominerer vei på grunn av kort avstand. Både sjøtransport og jernbane er viktige for godstransport av stykkgoods mellom Trondheim og Bodø/Fauske, med hhv. 42 og 40 prosent av transporterte tonn.

Tabell 11.22 Transportmiddelfordeling og -utvikling i korridor 7. Transportarbeid på norsk område. 2018 og 2050

	Persontransport	Godstransport
Fordeling transportform:	54 pst. bil, 33 pst. fly, 13 pst. kollektiv (andel lange turer)	94 pst. skip, 4 pst. lastebil, 2 pst. tog (tonnkm) <sup>1</sup>
Korridorens andel av totalt volum:	6 pst. (andel lange turer)	7 pst. (antall tonn)
Forventet vekst 2018–2050:	46 pst. bil, 12 pst. fly, 9 pst. kollektiv (antall lange turer)	76 pst. lastebil, 59 pst. tog, 24 pst. skip (tonnkm)

<sup>1</sup> Sjøtransportens andel av transportarbeidet i hver korridor inkluderer også sjøtransport som passerer korridoren (gjelder for korridor 3–8). Transportmiddelfordeling for godstransport i korridoren i antall tonn er 69 pst. på skip, 27 pst. på lastebil, 3 pst. på tog og 1 pst. på fly

Kilde: Transportvirksomhetenes svar på oppdrag 3/TØI rapport 1722/2019. *Framtidens transportbehov. Følsomhetsberegninger av transportframskrivninger og transportutvikling i korridorer.*

### **Boks 11.7 Regjeringens ambisjoner for utvikling av korridoren Trondheim–Bodø, med armer til svenskegrensen**

Regjeringen vil prioritere tiltak og løsninger som legger til rette for økt pålitelighet og redusert reisetid for person- og godstransport i korridoren.

Satsingen på Trønderbanen og Meråkerbanen i første seksårsperiode vil blant annet legge til rette for to tog i timen mellom Melhus og Steinkjer. Regjeringen legger også opp til tiltak for transport av kombigods på jernbane mellom Trondheim og Bodø. På vei vil det blant annet tas høyde for større utbedringer av strekninger på E6 nordover fra Grong i Trøndelag til Nordland. Nye Veier AS har ansvar for en relativt stor andel av aktuelle veiprojekter i korridoren, og vil vurdere tiltak på strekningene de har

ansvar for. Ved en porteføljeutvidelse vil Nye Veier AS få ansvar for flere strekninger i korridoren. På kystområdet legges det opp til farvannsutbedringer inn mot Mo i Rana. Regjeringen tar høyde for å gi tilskudd til flytting av Bodø lufthavn, som vil frigjøre arealer til ny byutvikling. Videre er det prioritert å gi tilskudd til ny lufthavn i Mo i Rana, som vil gi en mer hensiktsmessig innflyging og muligheter for å lande og lette med større fly. I andre seksårsperiode vil det utvikles nye tiltak på vei og bane. For jernbanen vil regionforstørring og effektiv godstransport bli tillagt vekt. Nye utredninger vil danne grunnlag for utvikling av farvannstiltak.

#### **11.9.2 Utfordringer og ambisjoner**

Regjeringen har siden 2013 prioritert ferdigstillelse av flere prosjekter i korridoren. E6 Helgeland er blitt utbedret, og innfartsårene mot Trondheim har fått økt kapasitet. Videre er det gjennomført flere tiltak på rv. 80 ved Bodø. For jernbane er det gjennomført prosjekter som styrker godstransporten, blant annet forlengelse av kryssingsspor og terminaltiltak. Ny bru med to spor over Stjørdalselva ble fullført i 2016. Dette gir bedre kapasitet for godstrafikken. På kystområdet er det gjennomført tiltak i innseilingen til Træna som øker framkommeligheten og reduserer risikoen for ulykker.

Hovedutfordringene i korridoren er høye transportkostnader for gods, lange reisetider og kapasiteten inn mot byområdene.

De ytre farvannene i korridoren er svært værutsatte. I kystnære områder er det mye holmer, skjær og stedvis kryssende trafikk. Det er også høyde- og dybdebegrensninger i innseilingene til de større havnene i korridoren. Dette har betydning for hvilke skipsstørrelser som kan anløpe, reduserer framkommeligheten og øker transportkostnadene.

Kapasiteten på jernbane i korridoren gir lite rom for tilbudsforbedringer for lengre transporter. Dette skyldes både stor avstand mellom relativt korte kryssingsspor, og regelmessig regiontogtrafikk inn mot endepunktene av korridoren. Trafikken på Nordlandsbanen mellom Trondheim og Bodø er i dag dieseldrevet. Geografiske for-

hold gir utfordringer i form av ras, skred og vinterstenging på strekningen. Nordlandsbanen er også den strekningen i landet med flest dyrepåkørsler.

Inn mot og gjennom de store byområdene Trondheim og Bodø er trafikkmengden på veinettet stor, med tidvis mye kø. På E6 er det også utfordringer med tunnelsikkerhet mellom Trondheim (Ranheim) og Stjørdal. Mellom byområdene er det lange avstander, med til dels lav veistandard og lange transporttider. Veistrekningen E6 Trondheim–Fauske har om lag 14 drepte og hardt skadde pr. mrd. kjøretøykilometer, litt i overkant av landsgjennomsnittet for korridorene. Deler av strekningen mellom Steinkjer og Fauske mangler gul midtlinje, og er sårbar for stenging. Omkjøring må skje delvis gjennom Sverige eller ved bruk av ferjesamband på fylkesveinettet. Dette gir høye transportkostnader og et mindre pålitelig veisystem. Dette kan være utfordrende for bedrifter som har produkter som skal ut i et større marked, og pendleravstander kan bli for store slik at arbeidsmarkedene blir små.

Det er en høy tungtransportandel på det lavtrafikkerte veinettet i korridoren. Flere lengre strekninger er utsatt for skred, flom og vinterstenging. Kvaliteten på veinettet er dårlig med smal og svingete vei, noe som er spesielt utfordrende for tungtransporten.

Regjeringens ambisjoner for å løse utfordringene i korridoren og bygge opp under målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem framgår av boks 11.7.

Tabell 11.23 Igangsatte og nye investeringer i første seksårsperiode i korridor 7. Mrd. kroner

		Stat 2022–27	Stat 2028–33	Sum stat 2022–33
Statens vegvesen	Igang satt før 2022	1,4		1,4
	Nye tiltak 2022–27	1,7	2,0	3,6
Jernbanedirektoratet	Igang satt før 2022 <sup>1</sup>	1,9		1,9
	Nye tiltak 2022–27	2,0	0,3	2,4
Kystverket	Igang satt før 2022			
	Nye tiltak 2022–27	0,1		0,1
Luftfart <sup>2</sup>	Nye tiltak 2022–27	4,7		4,7
Sum		11,7	2,3	14,0

<sup>1</sup> Midler til ERTMS er ikke inkludert i tabellen.

<sup>2</sup> Gjelder tilskudd til lufthavner i Mo i Rana og Bodø. Ikke-statlige bidrag framgår ikke.

### 11.9.3 Investeringer i første seksårsperiode

I første seksårsperiode vil igangsatte tiltak fullføres og nye tiltak prioriteres for oppstart. Rammene for investeringer i første seksårsperiode framgår av tabell 11.23.

I det følgende gjøres det nærmere rede for igangsatte og nye tiltak i korridor 7. Det vises til figur 11.17 for samlet framstilling av tiltakene.

#### 11.9.3.1 Igangsatte tiltak

##### E6 Helgeland sør

Prosjektet Helgeland sør omfatter flere parseller på E6 sør for Korgfjellet, som bedrer trafikk-sikkerheten og framkommeligheten. Anleggsarbeidene startet opp i 2017, og 70 km er ferdigstilt. Siste parsell E6 Sveningelv–Lien som vil bygges på vestsiden av Trofors har anleggsstart i 2021.

##### Delelektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen

Delelektrifisering av Trønderbanen mellom Trondheim og Stjørdal, samt Meråkerbanen settes i gang ved inngangen til planperioden. Nye tog som kan kjøre både på diesel og strøm, blir levert fra våren 2021. Sammen med elektrifiseringen vil de nye togene bidra til noe redusert forurensning i Trondheimsregionen. Elektrifisering gir også felles driftsform mellom det norske og svenske jernbanenettet og muligheter for nye transporttilbud med både fritids- og forretningsformål mellom Trondheimsregionen og Stockholm.

##### Signalsystemet ERTMS

Nordlandsbanen får etter planen ERTMS på strekningen Bodø–Grong allerede ved inngangen til planperioden, og på resten av strekningen Grong–Trondheim, inkludert Meråkerbanen, mot slutten av første seksårsperiode. Nordlandsbanen blir med dette den første hele banestrekningen i ordinær drift i Norge der signalteknologien er standardisert og modernisert i henhold til europeisk standard. Dette vil føre til færre feil som påvirker togtrafikken, lavere vedlikeholdskostnader knyttet til signal- og sikringsanlegg og bedre og raske informasjon til de reisende og togoperatørene.

#### 11.9.3.2 Nye tiltak

##### E6 Grong–Nordland

Det prioriteres større utbedringer av strekninger på E6 nordover fra Grong i Trøndelag til Nordland. Denne strekningen har tidvis dårlig bæreevne, og er smal og svingete. Det er svært lang omkjøringsvei ved hendelser.

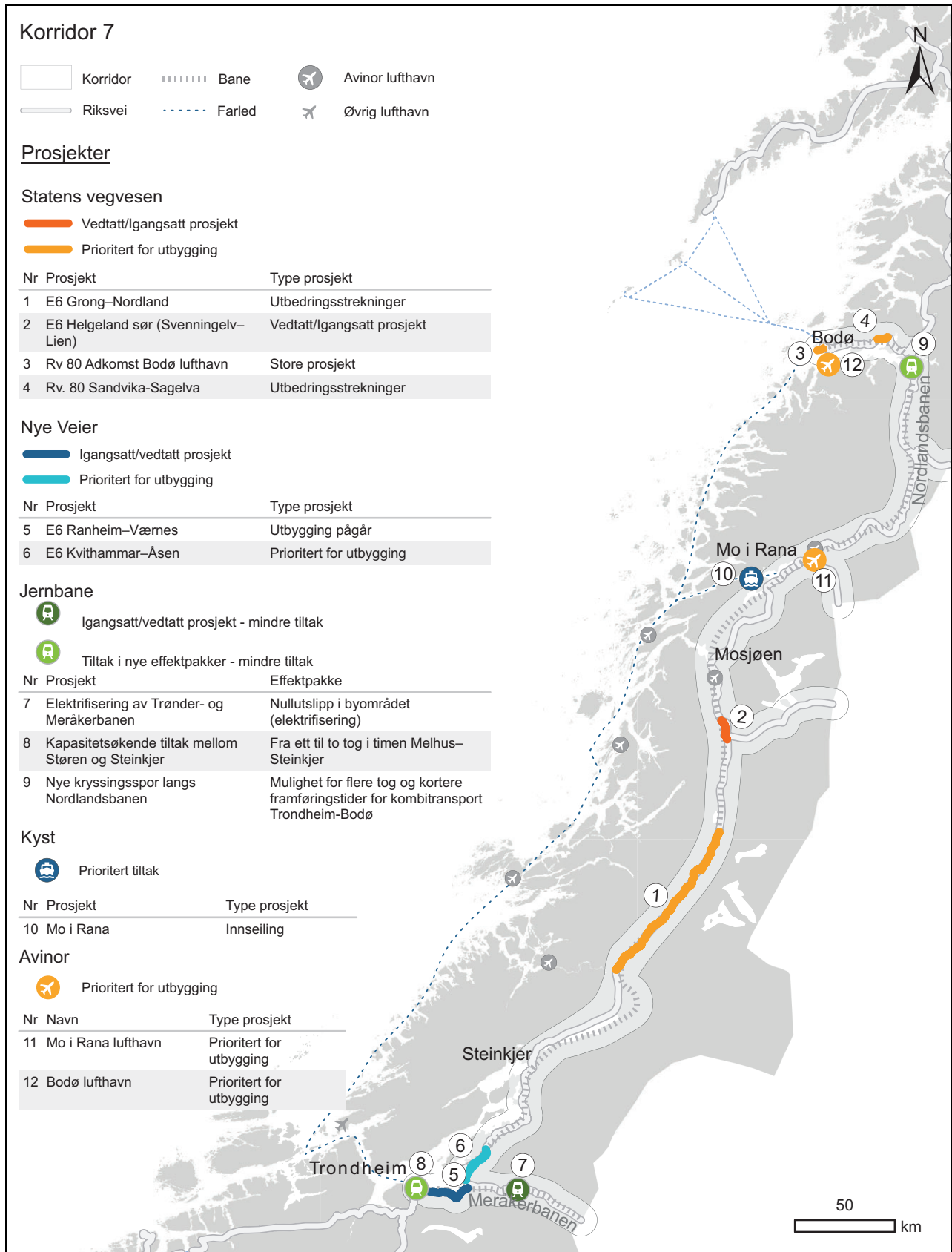
##### Rv. 80 Sandvika–Sagelva

Det prioriteres utbedringer på rv. 80 Sandvika–Sagelva. Strekningen er hovedinnfartsvei til Bodø.

##### Rv. 80 Atkomst ny Bodø lufthavn

Prosjektet inngår i konseptvalgutredningen *Ny by Bodø – transportsystemer* som ble levert Samferd-





Figur 11.17 Prosjekter under bygging/vedtatt og nye prosjekter i første seksårsperiode for korridor 7. Nye Veier AS' strekninger med utbyggingsavtale.

Synstolking: Figuren viser igangsatte og nye prosjekter i første seksårsperiode i korridor 7 på henholdsvis vei, bane, kyst og luftfart, som omtalt i avsnitt 11.9.3.1 og 11.9.3.2.

Kilde: Statens vegvesen



selsdepartementet i desember 2020, og består av ny rv. 80 til den nye flyplassen i Bodø. Etter at regjeringen har besluttet konsept for riksveitilknytning til ny lufthavn, utarbeides reguleringsplan med konsekvensutredning. Planen bør legge til rette for etappevis utbygging av veien tilpasset utvikling av ny bydel.

#### *To tog i timen på Trønderbanen*

Effektpakken som muliggjør å gå fra ett til to tog i timen på Trønderbanen er prioritert for oppstart i første seksårsperiode. Togtilbudet på Trønderbanen går fra Støren/Melhus til Trondheim i korridor 6 og videre nordover til Steinkjer i korridor 7. En dobling av frekvensen på denne strekningen vil styrke bo- og arbeidsmarkedet rundt og inn mot Trondheim. Sammen med elektrifiseringen legger dette til rette for reduserte utslipp i byområdet.

#### *Kombigodstransport på jernbane mellom Trondheim og Bodø*

Effektpakken for godsmarkedet Trondheim–Bodø legger til rette for flere tog og kortere transporttider for gods på Nordlandsbanen gjennom å etablere kryssingsspor. Dette vil løse opp i flaskehalsen på strekningen.

#### *Farvannstiltaket Innseiling Mo i Rana*

Farvannstiltaket *Innseiling Mo i Rana* omfatter nye sjømerker i innseilingen og utdyping for å bedre framkommelighet og tilgjengelighet til havna. Atkomsten til havna begrenses i dag av områder med liten dybde.

#### *Flytting av Bodø lufthavn*

En flytting av Bodø lufthavn vil frigjøre areal til byutvikling. Målet med prosjektet er å bidra til en positiv byutvikling og styrke den regionale utviklingen. Avinor AS har utarbeidet et forprosjekt for den nye lufthavna. I forprosjektet er kostnaden for den nye lufthavna beregnet til 5,6 mrd. kroner (P50), medregnet tomtkostnader. Ut over dette medfører prosjektet flyttekostnader for den offentlige redningshelikoptertjenesten på 350 mill. kroner (P50) inkludert mva., og kostnader til ny tilførselsvei på 274 mill. kroner (P50), inkludert mva. Den nye lufthavna er planlagt finansiert av staten, Avinor AS og et lokalt bidrag. Den nye lufthavna er ikke et bedriftsøkonomisk lønnsomt prosjekt for Avinor AS. Ifølge KS1 vil prosjektet være

samfunnsøkonomisk ulønnsomt. Prosjektet skal gjennom KS2 våren 2021. Regjeringen ønsker å legge til rette for oppstart av flyttingen i første seksårsperiode. Regjeringen har derfor prioritert et tilskudd på 2,5 mrd. kroner i denne transportplanen til lufthavnutbyggingen og 350 mill. kroner for å dekke flyttekostnadene for redningshelikoptertjenesten i første seksårsperiode. Ut over prioriteringen i denne transportplanen kommer et eventuelt bidrag fra staten som grunneier til den nye lufthavna, jf. Prop. 151 S (2015–2016) *Kampkraft og bærekraft – Langtidsplan for forsvarssektoren* og Innst. 62 S (2016–2017). Kostnadene til ny tilførselsvei foreslås prioritert innenfor veirammen for første seksårsperiode. Statens finansieringsbidrag til lufthavnutbyggingen på 2,5 mrd. kroner i denne transportplanen, pluss et eventuelt bidrag fra staten som grunneier, ligger fast. Avinor AS' finansieringsbidrag legger til grunn de investeringskostnadene som ville vært nødvendige for å videreføre dagens lufthavn de nærmeste årene, samt de fordelene Avinor AS oppnår med den nye lufthavna. Øvrige kostnader må dekkes av Bodø kommune. Før oppstart av prosjektet kan prioriteres må det inngås en forpliktende avtale om finansiering fra kommunen og Avinor AS, samt håndtering av eventuelle kostnadsendringer i byggefasen. Alle følgekostnader må være finansiert før prosjektet kan startes opp. Finansieringen må være i overensstemmelse med statsstøtteregelverket.

#### *Ny lufthavn i Mo i Rana*

En ny lufthavn i Mo i Rana vil gi en mer hensiktsmessig innflyging og muligheter for å lande og lette med større fly. Dette kan legge grunnlaget for et utvidet reisetilbud og destinasjonsutvikling i regionen. Avinor AS har utarbeidet et forprosjekt for den nye lufthavna. Forprosjektet viser en kostnad for den nye lufthavna på 2,4 mrd. kroner (P50). Forprosjektet inkluderer kostnader til ny tilførselsvei fra E12. Tilførselsveien med gang- og sykkelveiforbindelser omklassifiseres til riksvei når lufthavna åpner. Prosjektet skal gjennom KS2 i første kvartal 2021. Ny lufthavn i Mo i Rana ligger ikke inne i Avinor AS' investeringsplaner og er ikke bedriftsøkonomisk eller samfunnsøkonomisk lønnsomt. Den nye lufthavna er planlagt finansiert av staten og et lokalt bidrag. Regjeringen ønsker å legge til rette for oppstart av den nye lufthavna i første seksårsperiode, og har derfor prioritert et tilskudd på 1,8 mrd. kroner til prosjektet i første seksårsperiode. Det lokale bidraget på 600 mill. kroner, som ble forutsatt i Nasjonal transportplan 2018–

Tabell 11.24 Virkninger av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i korridor 7

Virkning	Enhet	Statens vegvesen	Jernbandedirektoratet	Kystverket
Investeringskostnad <sup>1</sup>	mrdr. kr	3,6	2,4	0,1
- herav ikke-statlig finansiering	mrdr. kr			
Samfunnsøkonomisk netto nytte (NNV)	mrdr. kr	-1,4	-1,0	0,2
- herav nytte for godsnæringen	mrdr. kr	0,3	0,4	
Netto nytte pr. krone, vektet <sup>2</sup>	forholdstall	-0,58	-0,27	1,76
Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsåret	personer	-0,4	-0,1	0,0
Endring i klimagassutslipp i åpningsåret <sup>3</sup>	tusen tonn	0,4	0,1	
Endring i reisetid pr. reise, totalt	minutter	-6,7		
Endring i investeringskostnad siden NTP 2018–2029	mrdr. kr			
Inngrep i verdifulle naturområder	dekar			

<sup>1</sup> Inkluderer ikke eventuelle kostnader påløpt før 2022. For Statens vegvesen er kostnadene inkl. merverdiavgift (mva.). For de øvrige er kostnadene ekskl. mva.

<sup>2</sup> For Jernbandedirektoratet og Kystverket brukes netto nytte pr. budsjettkrone (NNB), mens for Statens vegvesen brukes netto nytte pr. investerte krone (NNK). Gjennomsnittene er vektet etter investeringskostnadene ekskl. mva.

<sup>3</sup> Åpningsåret er teknisk beregnet til 2026. Utslippene er forventet å endre seg over prosjektens levetid, blant annet som følge av elektrifisering av bilparken. Utslippsendringene inkluderer reduserte utslipp fra ferjer der det er relevant.

2029, videreføres. Før oppstart av prosjektet kan prioriteres, må det inngås en forpliktende avtale om 600 mill. kroner i lokal finansiering og håndtering av eventuelle kostnadsendringer i byggefasen. Finansieringen må være i overensstemmelse med statsstøtteregelverket.

Tabell 11.24 viser de aggregerte virkningene av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i korridoren. Sentrale virkninger for større prosjekter framgår av omtalen av investeringer i første seksårsperiode.

#### 11.9.4 Muligheter i andre seksårsperiode

Regjeringen vil i andre seksårsperiode ta høyde for 2,3 mrd. kroner til å fullføre prosjekter som er startet opp i korridoren, fordelt med 2,0 mrd. kroner på vei og 0,3 mrd. kroner på bane.

Transportvirksomhetene vil utvikle nye tiltak for andre seksårsperiode som skal redusere utfordringene i korridoren ytterligere og bidra til måloppnåelse. De økonomiske rammene for utvikling av nye tiltak i andre seksårsperiode er ikke korridorfordelte, og det er dermed ikke besluttet hvilke rammer som er aktuelle for den enkelte korridor.

På vei vil det blant annet arbeides med utvikling av nye utbedringsstrekninger. Tiltakene vil kunne bidra til å øke framkommeligheten og trafikksikkerheten, og redusere veinettets sårbarhet for hendelser.

I dag har toget lang transporttid og liten restkapasitet, noe som begrenser muligheten til å støtte opp om regionforstørring og å styrke godstransporten på bane. Det vil arbeides videre med planlegging som vil kunne forsterke knutepunktsutvikling og forbedre togtilbudet i Trondheimsregionen og nordover mot Stjørdal.

Kystverket vil gjennomføre nye utredninger av sjøtransportens utfordringer, behov og mulige tiltak i farvannet. Disse utredningene vil danne grunnlag for utvikling av nye tiltak.

#### 11.9.5 Nye Veier AS

Nye Veier AS har prosjekter i sin portefølje som vil kunne løse utfordringer på veinettet i korridoren. Med en utvidelse av porteføljen vil selskapet få ansvar for bygging av nye strekninger i korridoren.

*E6 Trøndelag – dagens portefølje*

Se korridor 6 for omtale av prosjektet E6 Ranheim–Åsen.

*E6 Åsen–Steinkjer – porteføljeutvidelse*

Dagens strekning E6 Åsen–Steinkjer (63 km) er viktig både for gjennomgangstrafikk og lokale arbeidsmarkeder, men har lav veistandard og er utsatt for ulykker. Den har tofelts vei med plankryss, er delvis smal med krappe svinger og har varierende fartsgrenser (50–80 km/t). Sammen med et høyt antall kryss, avkjørslar og kryssende gangtrafikk medfører dette ekstra reisetid på strekningen. Det foreslås en gjennomgående oppgradering mellom Åsen og Steinkjer til firefelts vei med hastighet 110 km/t.

*E6 Selli–Asp – porteføljeutvidelse*

Strekningen E6 Selli–Asp har i dag dårlig standard. Det er bebyggelse langs veien med flere direkte avkjørslar. Gang- og sykkelvei finnes kun på deler av veistrekningen. Ny E6 Selli–Asp gir en trafiksikker vei og tilrettelegging for fotgjengere og syklistar mellom Steinkjer og nytt kryss med fv. 17. Dette vil også redusere faren for klimapåvirkning av veien, som ligger i områder med kvikkleire.

*E6 Sørrelva–Borkamo – porteføljeutvidelse*

Prosjektet E6 Sørrelva–Borkamo sitt planområde ligger i dalførene Lønsdal og Saltdal i Saltdal kommune i Nordland. Veistrekningen er på om lag 20 km, og omfatter nedstigningen fra Saltfjellet mot nord. Prosjektet vil gi utbedring av en smal og svingete vei.

## 11.10 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes, med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland (korridor 8)



Figur 11.18

Synstolking: Illustrasjon av transportkorridoren Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes, med armer. Det er et kartutsnitt, en fiskerbåt, en bil og et lite passasjerfly.

### 11.10.1 Korridorens rolle i transportsystemet

Korridoren binder sammen de nordligste delene av landet. Som følge av lange avstander er sjø- og lufttransport viktig. Lufthavnene i Bodø og Tromsø er viktige knutepunkt for lufthavnstrukturen i regionen. Korridoren har et omfattende nettverk av store og små havner. Ofofbanen har betydning for godstransport til og fra Nord-Norge, samt for malmtransport fra Sverige med utskipping fra Narvik. Narvik er Skandinavias største tørrbulkhamn. E6 er eneste landbaserte forbindelse mellom Bodø og Kirkenes. Rv. 80, E8, E75 og rv. 94 gir forbindelse til byene Bodø, Tromsø, Vadsø og Hammerfest. Med grenser til Sverige, Finland og Russland er det betydelig grensekryssende transport i korridoren.

Tabell 11.25 Transportmiddelfordeling og -utvikling i korridor 8. Transportarbeid på norsk område. 2018 og 2050

	Persontransport	Godstransport
Fordeling transportform:	57 pst. fly, 37 pst. bil, 5 pst. kollektiv (andel lange turer)	90 pst. skip, 5 pst. lastebil, 5 pst. tog (tonnkm) <sup>1</sup>
Korridorens andel av totalt volum:	4 pst. (andel lange turer)	23 pst. (antall tonn)
Forventet vekst 2018–2050:	31 pst. bil, 10 pst. fly, 6 pst. kollektiv (antall lange turer)	71 pst. lastebil, 45 pst. tog, -27 pst. skip (tonnkm)

<sup>1</sup> Malmtransport er inkludert på jernbane ved beregning av transportarbeidet, men ikke på skip i korridor 8. Sjøtransportens andel av transportarbeidet i hver korridor inkluderer også sjøtransport som passerer korridoren (gjelder for korridor 3–8). Transportmiddelfordeling for godstransport i korridoren i antall tonn er 68 pst. på skip, 28 pst. på tog, 3 pst. på lastebil og 1 pst. på fly.

Kilde: Transportvirksomhetenes svar på oppdrag 3/TØI rapport 1722/2019. *Framtidens transportbehov. Følsomhetsberegninger av transportframskrivninger og transportutvikling i korridorer.*

Korridoren har spredt bosetting, men med byområder som vokser. De fleste innbyggerne er bosatt i spredtbygde områder. Som følge av spredt bosetting og lange avstander er transportinfrastrukturen viktig for regionen, og transportvolumet er større enn befolkningsgrunnlaget skulle tilsi. Veiene er viktige for lokal og regional transport i korridoren. Ferje- og hurtigbåttransport er også viktig på grunn av mange mindre kyst- og øysamfunn uten veiforbindelse. Fly benyttes på de lengre reisene i korridoren og på reiser i landet ellers.

Viktige næringer i korridoren er avhengige av et godt transportsystem for å få varene ut til markedene. Fiskeri- og havbruksnæringen er viktig for alle de tre nordligste fylkene, med betydelig eksport til internasjonale markeder. Olje- og gassnæringen er viktig med både leverandørindustri og produksjon i korridoren. Videre er det aktivitet i reiselivsnæringen store deler av året.

Sjøtransporten spiller en viktig rolle for gods-transporten i korridoren. Veistrekningene mellom Nordkjosbotn og Narvik er de viktigste rutene for transport av fersk fisk. Narvik er et viktig knutepunkt både for transport av fersk fisk og stykk-gods. I tillegg til veitransport videre sørover på E6 og østover på E10, transporteres det fersk fisk fra Narvik og sørover på Ofotbanen gjennom Sverige. På samme jernbanestrekning transporteres stykk-gods (kombitransport) fra Oslo til Narvik. Målt i antall tonn går 31 prosent av transporten mellom Oslo og Narvik på tog. Dette er en effektiv og

godt etablert rute for transport av stykk-gods og mindre bulktransport, spesielt mot Harstad og Tromsø. De største volumene for lange transporter i korridoren går mellom Narvik, Bodø, Harstad og Tromsø.

### 11.10.2 Utfordringer og ambisjoner

Under denne regjeringen har det blitt gjort flere tiltak i korridoren som har gitt en enklere reisehverdag for innbyggere og næringsliv. Hålogalandsbrua åpnet i 2018 og med denne ble reisetiden til og fra Narvik mot Vesterålen/ Lofoten og Tromsø betydelig redusert. E6 vest for Alta er utbedret, og det er gjort tiltak på rv. 94 Skaidi-Arisberget og E105 Kirkenes–Storskog. På jernbanen er det forlenget kryssingsspor og utført terminaltiltak på Ofotbanen, som særlig har gitt bedre vilkår for malmtransporten fra Sverige. På kystområdet er det gjennomført tiltak i Myre havn, Harstadbotn havn, Berlevåg havn, Båtsfjord havn, i Finnsnesrenna, i Grøtøyleden og i innseilingen til Tromsø. Farvannstiltakene øker framkommeligheten og reduserer risikoen for ulykker.

Hovedutfordringene i korridoren er lange avstander, høye transportkostnader, værutsatte områder og mangelfulle omkjøringsmuligheter ved stenginger.

Krevende værforhold, trange leder med dybdebegrensninger og mange kursendringer gjør det utfordrende for skip å navigere sikkert i korridoren. Veibruer begrenser seilingshøyden inn til

#### **Boks 11.8 Regjeringens ambisjoner for utvikling av korridoren Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes, med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland**

Regjeringen vil prioritere tiltak og løsninger som legger til rette for økt pålitelighet og redusert reisetid for person- og godstransport i korridoren.

Satsingen i første seksårsperiode gjør at flere veiprosjekter kan prioriteres for oppstart, blant annet OPS-prosjektet Hålogalandsveien og E6 Megården–Mørsvikbotn. Nye Veier AS vil vurdere tiltak på strekninger de har ansvar for. Ved en porteføljeutvidelse vil Nye Veier AS få ansvar for flere strekninger i korridoren. Regjeringen legger opp til å gjennomføre en rekke tiltak på kystområdet som vil gi økt sikkerhet og bedre framkommelighet for sjøtransporten i korridoren, og det tas høyde for utbetaling av forskuttesmidler til flere fiskerihavner. Det er fortsatt

behov for nye havnefasiliteter i Longyearbyen, men forutsetningene har endret seg siden Nasjonal transportplan 2018–2029 ble lagt fram. Tiltak på Ofotbanen inngår i pakken for kombi-godstransport mellom Oslo og Narvik. I andre seksårsperiode legges det opp til å utvikle tiltak som vil gi ytterligere utbedring og skredsikring på veinettet i korridoren. Utredning av videre kapasitetsbehov på Ofotbanen vil gi grunnlag for å vurdere behov for planlegging og utvikling av nye tiltak. En videre utvikling av jernbanen i Nord-Norge vil ses i lys av anbefalingen fra konseptvalgutredningen for transportløsninger i Nord-Norge, jf. omtale i kapittel 8.4. Nye utredninger vil danne grunnlag for utvikling av farvannstiltak.

enkelte havner, mens seilingsdybde begrenser atkomsten til andre. Mørketid i kombinasjon med vind og kulde gir ekstra utfordringer for sjøtransporten.

Det er lav kvalitet på deler av veinettet, med smal vei og dårlig bæreevne samt lav tunnelstandard på flere strekninger. Veiene er ulykkesutsatte med i underkant av 16 drepte og hardt skadde pr. mrd. kjøretøykilometer. Gjennomsnittet for drepte og hardt skadde for alle korridorer er om lag 12 pr. mrd. kjøretøykilometer. Vintersesongen er lang, og på høyfjellsovergangene er det utfordrende å opprettholde god regularitet. Flere strekninger mangler gode omkjøringsmuligheter. Korridoren har flere flaskehals for tungtransport på E6, E10, E8 og E45. Kombinasjonen av smal vei, krappe svinger og stigninger skaper problemer for tungtransporten. Korridoren har også flere skredutsatte strekninger, som for eksempel langs E10 i Lofoten og E6 nord for Tysfjorden.

Ofofbanen, den eneste banestrekningen i korridoren, er jernbanestrekningen i landet med størst godsvolum. Den største utfordringen for jernbanetransporten er skinnebrudd og ras. Stor trafikk og tung belastning gir slitasje på infrastrukturen. Bane NOR SF vil fortløpende vurdere behovet for vedlikehold. Den totale kapasiteten på dagens infrastruktur og hva som er tillatt aksellast gir utfordringer for transporten av malm og kornbigods. Kapasiteten på terminalen i Narvik må økes dersom den skal møte ventet vekst i kombigodstransport fra Alnabru.

For person- og godstransport vil veitransport fortsatt være dominerende på de korte strekningene. Trafikkgrunnlaget er forventet å holde seg relativt lavt, selv om det er perioder med større trafikk i forbindelse med turistsesongen om sommeren. Vekst i reiselivsnæringen gir tidvis framkommelighetsutfordringer på de mest besøkte

destinasjonene, spesielt i Lofoten og Vesterålen. Inn mot og i byområdene Tromsø, Narvik, Hammerfest, Alta og Kirkenes er det forventet økt trafikk. For transporten på Ofofbanen viser prognosene fram mot 2050 en vekst på 45 prosent. En slik utvikling vil skape flaskehals for malm- og godstog på Ofofbanen.

Regjeringens ambisjoner for å løse utfordringene i korridoren og bygge opp under målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem framgår av boks 11.8.

### 11.10.3 Investeringer i første seksårsperiode

I første seksårsperiode vil igangsatte tiltak fullføres og nye tiltak prioriteres for oppstart. Rammene for investeringer i første seksårsperiode framgår av tabell 11.26.

Nedenfor gjøres nærmere rede for igangsatte og nye tiltak i korridor 8. Det vises til figur 11.19 for samlet framstilling av tiltakene. Tiltaket E8 Flyplasstunnelen (Tromsø) er omtalt i kapittel 11.11 om de største byområdene.

#### 11.10.3.1 Igangsatte/vedtatte tiltak

##### E69 Skarvberg tunnelen

Prosjektet omfatter bygging av om lag 7 km ny vei i Porsanger kommune i Troms og Finnmark, hvorav om lag 3,5 km i tunnel. En stor del av dagstrekningen følger dagens trasé. Prosjektet omfatter skredsikringstiltak med blant annet skredvoller. Prosjektet korter inn E69 med om lag 1,4 km. Prosjektet skal etter planen åpne i 2022.

##### Signalsystemet ERTMS

Ofofbanen forventes å få ERTMS mot slutten av første seksårsperiode.

Tabell 11.26 Igangsatte og nye investeringer i første seksårsperiode i korridor 8. Mrd. kroner<sup>1</sup>

		Stat 2022–27	Stat 2028–33	Sum stat 2022–33	Annen finansiering
Statens vegvesen	Igang satt før 2022	0,5	0,4	0,9	
	Nye tiltak 2022–27	18,7	5,4	24,2	2,7
Kystverket	Igang satt før 2022				
	Nye tiltak 2022–27	2,4	0,3	2,7	
Sum		21,6	6,2	27,7	2,7

<sup>1</sup> Effektpakken for kombigodstransport på jernbane mellom Oslo og Narvik berører både korridor 2 og 8, og er derfor omtalt samlet i kapittel 11.2.

### 11.10.3.2 Nye tiltak

Tiltak med kostnad over 3 mrd. kroner i planperioden

#### *E6 Megården–Mørsvikbotn*

Eksisterende E6 mellom Megården og Mørsvikbotn har 16 veitunneler og generelt lav standard. Tunneler er trange og tilfredsstillende ikke tunnel-sikkerhetsdirektivet. Strekningen har bratte stigninger og ved stengninger er omkjøringstiden elleve timer. Formålet med prosjektet er redusert reisetid, økt tunnelsikkerhet og økt samfunnsikkerhet. Ny E6 (45 km) vil redusere reisetiden med 25 minutter og redusere omkjøringstid ved stengninger til under en time.

Kostnadsanslag for prosjektet i planperioden er 9,6 mrd. kroner, og netto nytte er -5,8 mrd. kroner. Netto nytte pr. investerte krone er -0,6. Utover økt forutsigbarhet og redusert reisetid bidrar prosjektet til økt trafiksikkerhet og reduksjon i klimagassutslipp.

Prosjektet inngår i konseptvalgutredning/KS1 for E6 Megården–Mørsvikbotn som ble ferdigbehandlet av Samferdselsdepartementet i 2016. Reguleringsplan med konsekvensutredning er i henhold til føringer gitt av regjeringen og ble vedtatt i 2016.

#### *OPS-prosjektet Hålogalandsveien (E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt)*

E10 er en viktig næringstransportåre, blant annet for fisketransport. Strekningen E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt har dårlig geometri, bratte stigninger og smal vei. Deler av strekningen har redusert fartsgrense på grunn av bebyggelse tett langs veien.

Prosjektet vil føre til at E10 fra Tjeldsund bru til Gullesfjordbotn blir kortet inn med om lag 30 km. Reisetiden på strekningen blir redusert med om lag 40 minutter. Prosjektet omfatter bygging av totalt 82 km tofelts vei. Utbedring av eksisterende E10 fra Fiskefjorden til Kåringen inngår også i prosjektet. Denne strekningen vil bli omklassifisert til fylkesvei etter at ny E10 er åpnet for trafikk. Det legges til grunn et kostnadsoverslag på 9 250 mill. kroner, basert på gjennomføring som et tradisjonelt prosjekt og netto nytte på -3,6 mrd. kroner. Netto nytte pr. investerte krone er -0,4. Prosjektet vil medføre vesentlig reduksjon i reisetid, med nytte for både person- og godstransport. Prosjektet vil også gi reduksjon i klimagassutslipp, men noe naturinngrep.

Prosjektet har vedtatt reguleringsplan.

#### Øvrige tiltak

##### *E8 Sørbotn–Laukslett*

Dagens E8 mellom Sørbotn og Laukslett på østsiden av Ramfjorden er smal og det mangler tilbud for myke trafikanter på mesteparten av strekningen. Strekningen er ulykkesutsatt. Prosjektet skal gi en mer framkommelig, kortere og sikrere innfartsvei til Tromsø. Prosjektet avlaster dagens E8 og vil gi bedre bomiljø langs veien gjennom Ramfjorden.

##### *E10 Nappstraumen–Å*

Prosjektet skal øke regulariteten, redusere reisetiden og forbedre trafiksikkerheten. Eksisterende vei har lav standard og er skredutsatt. De siste årene har manglende mulighet for parkering for turister ført til framkommelighetsproblemer.

##### *E6 Narviktunnelen*

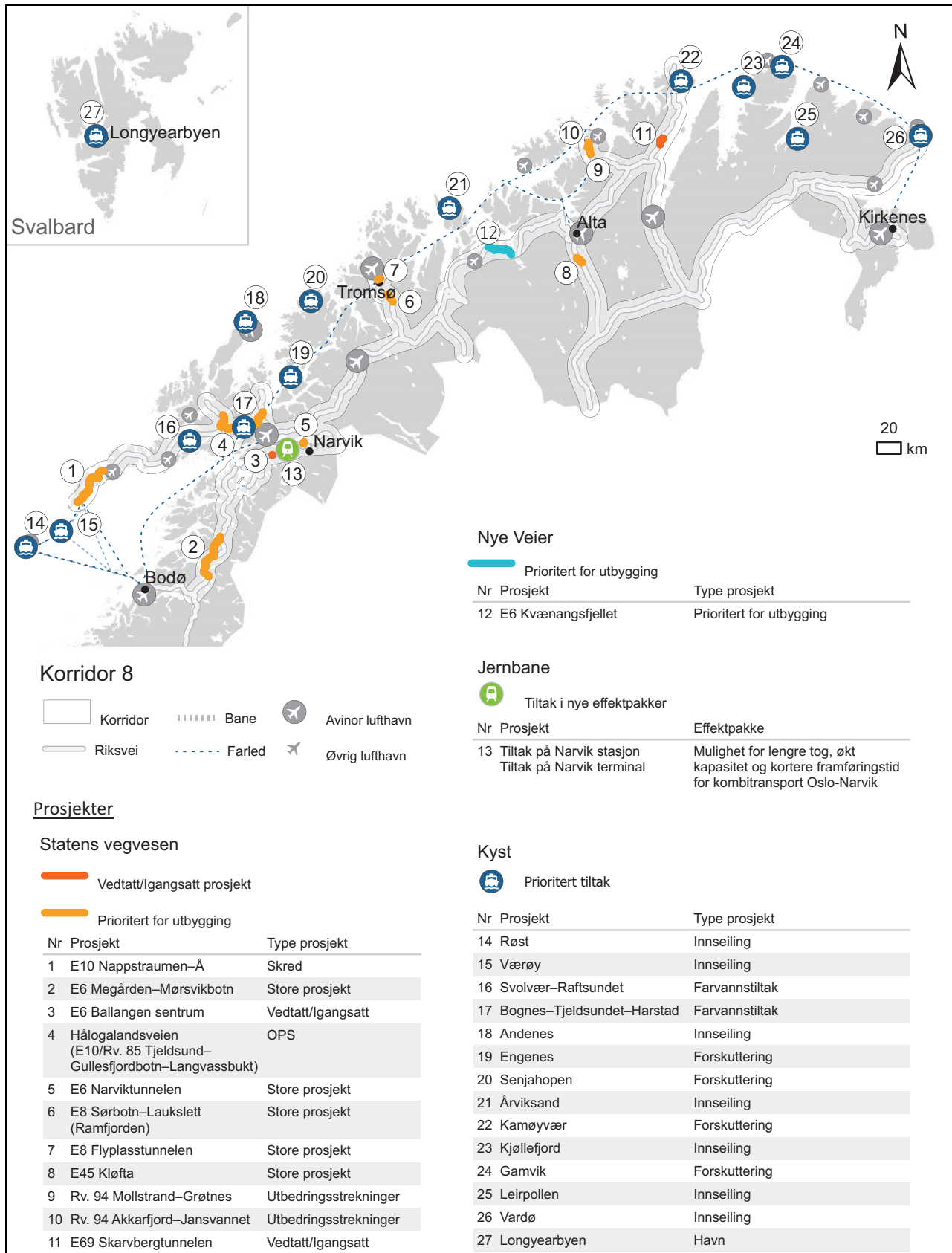
Trafikkavviklingen på E6 gjennom Narvik sentrum gir blant annet luftforurensning i form av svevestøv og støy. Dette har konsekvenser for bymiljøet, herunder sentrumsnære skoler og barnehager. Formålet med prosjektet E6 Narviktunnelen er å skape et bedre bymiljø og sikre gode veiforbindelser på Narvikhalvøya. Med prosjektet legges E6 i tunnel rundt sentrum i tillegg til at det gjennomføres enkelte tiltak i sentrum av Narvik.

##### *E45 Kløfta*

Prosjektet omfatter ny vei som vil gi bedre framkommelighet og sikring mot skred. Høy skredfare og dårlig veistandard påvirker sikkerheten i dag. Videre er framkommeligheten på vinterstid krevende på grunn av bratte stigninger. Eksisterende vei vil om sommeren brukes som sykkelvei.

##### *Utbedringsstrekninger rv. 94 (Mollstrand–Grøtnes og Akkarfjord–Jansvannet)*

Eksisterende rv. 94 mangler gul midtlinje, har bratte stigninger, skarpe svinger, er ofte stengt og har tre skredpunkter. Utbedringene vil bedre framkommeligheten og sikre mot skred. Ved at veistrekninger med drivsnøproblemer utbedres, vil det være lettere å holde veien åpen vinterstid. Atkomst til dypvannskai og industriområder forbedres.



Figur 11.19 Prosjekter under bygging/vedtatt og nye prosjekter i første seksårsperiode for korridor 8. Nye Veier AS' strekninger med utbyggingsavtale.

Synstolking: Figuren viser igangsatte og nye prosjekter i første seksårsperiode i korridor 8 på henholdsvis vei, bane og kyst, som omtalt i avsnitt 11.10.3.1 og 11.10.3.2.

Kilde: Statens vegvesen



Tabell 11.27 Virkninger av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i korridor 8<sup>1</sup>

Virkning	Enhet	Statens vegvesen	Kystverket
Investeringskostnad <sup>2</sup>	mrd. kr	26,8	2,7
- herav ikke-statlig finansiering	mrd. kr	2,7	
Samfunnsøkonomisk netto nytte (NNV)	mrd. kr	-14,5	0,7
- herav nytte for godsnaeringen	mrd. kr	2,4	
Netto nytte pr. krone, vektet <sup>3</sup>	forholdstall	-0,53	0,55
Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsåret	personer	-0,6	-0,1
Endring i klimagassutslipp i åpningsåret <sup>4</sup>	tusen tonn	-6,4	0,0
Endring i reisetid pr. reise, totalt	minutter	-50,5	
Endring i investeringskostnad siden NTP 2018–2029	mrd. kr	-0,2	
Inngrep i verdifulle naturområder	dekar	51,8	

<sup>1</sup> Effektpakken for kombigodstransport på jernbane mellom Oslo og Narvik berører både korridor 2 og 8, og er derfor omtalt samlet i kapittel 11.2.

<sup>2</sup> Inkluderer ikke eventuelle kostnader påløpt før 2022. For Statens vegvesen er kostnadene inkl. merverdiavgift (mva.). For de øvrige er kostnadene ekskl. mva.

<sup>3</sup> For Jernbanedirektoratet og Kystverket brukes netto nytte pr. budsjettkrone (NNB), mens for Statens vegvesen brukes netto nytte pr. investerte krone (NNK). Gjennomsnittene er vektet etter investeringskostnadene ekskl. mva.

<sup>4</sup> Åpningsåret er teknisk beregnet til 2026. Utslippene er forventet å endre seg over prosjektenes levetid, blant annet som følge av elektrifisering av bilparken. Utslippsendringene inkluderer reduserte utslipp fra ferjer der det er relevant.

#### *Farvannstiltakene Svolvær–Raftsundet og Bognes–Tjeldsundet–Harstad*

Tiltakene omfatter utdyping som gir økt bredde og dybde i farvannet samt fornying og oppgradering av sjømerkene. Ledene er i dag preget av krevende seilingsforhold som følge av blant annet smale og grunne områder, sterk strøm og kryssende trafikk. Tiltakene øker sikkerheten og framkommeligheten.

#### *Innseilingen til havnene Røst, Værøy, Andenes, Årviksand, Kjøllefjord og Vardø*

Farvannstiltakene i innseilingen til disse havnene, som alle har betydelig fiskeriaktivitet, omfatter merking, utdyping og skjerming. Tiltakene gir økt sikkerhet, bedre framkommelighet og tilrettelegger for større fartøy.

#### *Farvannstiltaket Innseiling Leirpollen*

Tiltaket omfatter mudring og etablering av nye sjømerker i innseilingen til Leirpollen innerst i Tanafjorden for å øke framkommeligheten og redusere sannsynligheten for ulykker. Innseilingen er i dag smal med mange kursendringer og for grunn til at de største fartøyene kan gå fullastet gjennom leden.

#### *Havneprosjektet i Longyearbyen*

Det er behov for nye havnefasiliteter i Longyearbyen. Forutsetningene og behovene har imidlertid endret seg siden framleggingen av Nasjonal transportplan 2018–2029. Behovet må vurderes på nytt, blant annet i lys av beslutning om framtidig energiløsning i Longyearbyen.

#### *Forskutteringsmidler*

Utbetaling av forskutteringsmidler gjør det mulig å gjennomføre tiltak i tilknytning til fiskerihavnene Engenes, Gamvik, Kamøyvær og Senjahopen. Tiltakene vil med noen forskjeller gi sikrere innseiling, tilrettelegge for større fartøy og gi mulighet for å etablere nye næringsarealer.

#### *Kombigodstransport på jernbane mellom Oslo og Narvik*

En effektpakke for kombigodstransport mellom Oslo og Narvik er prioritert med oppstart i første seksårsperiode, jf. omtale i kapittel 11.2.2.2.

Tabell 11.27 viser de aggregerte virkningene av investeringer som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i korridoren. Sentrale virkninger for større prosjekter framgår av omtalen av investeringer i første seksårsperiode.

#### 11.10.4 Muligheter i andre seksårsperiode

Regjeringen vil i andre seksårsperiode ta høyde for 6,2 mrd. kroner til å fullføre prosjekter som er startet opp i korridoren, fordelt med 5,8 mrd. kroner på vei og 0,3 mrd. kroner på kyst.

Transportvirksomhetene vil utvikle nye tiltak for andre seksårsperiode som skal redusere utfordringene i korridoren ytterligere og bidra til måloppnåelse. De økonomiske rammene for utvikling av nye tiltak i andre seksårsperiode er ikke korridorfordelte, og det er dermed ikke besluttet hvilke rammer som er aktuelle for den enkelte korridor.

Det vurderes ytterligere utbedringer og skred-sikringstiltak på veinettet i korridoren.

Effektpakken for mer effektiv godstransport vil fortsette inn i andre seksårsperiode. Videre behov for økt kapasitet på Ofotbanen må ses i sammenheng med tiltak på svensk side og på Kongsvingerbanen i korridor 2. På norsk side vurderes i første omgang muligheten for å løse kapasitetsutfordringer med kryssingsspor. Det vises for øvrig til omtalen av mulighetsstudien for grensekryssende jernbanetransport i kapittel 11.12.

En videre utvikling av jernbanen i Nord-Norge vil ses i lys av anbefalingen fra konseptvalg-utredning for transportløsninger i Nord-Norge, jf. omtale i kapittel 8.4.

Kystverket vil gjennomføre nye utredninger av sjøtransportens utfordringer, behov og mulige tiltak i farvannet. Disse utredningene vil danne grunnlag for utvikling av nye tiltak.

#### 11.10.5 Nye Veier AS

Nye Veier AS har prosjekter i sin portefølje som vil kunne løse utfordringer på veinettet i korridoren. Med en utvidelse av porteføljen vil selskapet få ansvar for bygging av nye strekninger.

##### *E6 Kvæangsfjellet – dagens portefølje*

I juni 2019 tilførte Samferdselsdepartementet Nye Veier AS strekningen E6 Kvæangsfjellet i Troms og Finnmark. Fjellovergangen på 25 km er ofte stengt vinterstid på grunn av skredfare og sterk vind som skaper drivsnø. E6 Kvæangsfjellet er eneste vei mellom nordlige deler av Troms og Finnmark og resten av landet. Eneste omkjøringsmulighet er nesten 70 mil gjennom Finland.

Det er inngått veitbyggingsavtale, og planlagt ferdigstillelse er i 2024. I veitbyggingsavtalen er det lagt til grunn en kostnad for prosjektet på

1,7 mrd. 2020-kroner. Netto nytte er beregnet til -1,0 mrd. 2020-kroner.

##### *E6 Nordkjosbotn–Hatteng – porteføljeutvidelse*

Strekningen E6 Nordkjosbotn–Hatteng i Troms omfatter utbedring og omlegging av dagens vei på en strekning i kommunene Balsfjord og Storfjord. Utbedringene vil løse dagens utfordringer knyttet til framkommelighet og trafikksikkerhet, spesielt for næringstransporten. Aktuelle tiltak er breddeutvidelse, utbedringer av svinger og forsterkning av veiens bæreevne.

##### *E6 Olderdalen–Langslett – porteføljeutvidelse*

Strekningen E6 Olderdalen–Langslett i Troms omfatter utbedring av dagens vei på en strekning i kommunene Kåfjord og Nordreisa. Aktuelle tiltak er utvidelse av bredden, utbedring av svinger og forsterkning av veiens bæreevne.

### 11.11 De største byområdene

Byområdenes utfordringer må løses med kapasitetssterke kollektivsystemer og tilrettelegging for gående og syklende, i kombinasjon med for-tetting og andre virkemidler som legger til rette for mer miljøvennlig og effektiv transport. Kø påfører samfunnet store kostnader i form av forsinkelser, spesielt i byområdene. Brukerbetaling gir mulighet for å styre trafikken slik at kapasiteten i eksisterende anlegg utnyttes bedre. Dette kan bedre miljøet, utsette behovet for nyanlegg eller kapasitetsutvidelser og gi bedre ressurs-utnyttelse.

#### 11.11.1 Utfordringer og ambisjoner

I kapittel 8.2 er det pekt på at hovedutfordringene i de største byområdene er dårlig framkommelighet og forsinkelser i veinettet og kollektivsystemet. Veitrafikk er også en av de største kildene til luftforurensing. I årene framover forventes en befolknings- og velstandsvekst i og rundt de største byområdene. Dette vil medføre at transportbehovet øker, som igjen vil gi økte kapasitetsutfordringer i transportsystemet.

For å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy i byområdene legger regjeringen til grunn et videreutviklet nullvekstmål som omtalt i kapittel 8.2, der effektiv arealbruk og nullvekst i persontransport med bil er sentralt. Målet ligger til grunn for byvekstavtalene, som er sta-

tens viktigste virkemiddel for å møte utfordringene som transportveksten i byområdene vil gi framover. Avtalene skal bidra til en helhetlig virkemiddelbruk i transportsektoren. Arealbruk og transport henger tett sammen og har stor innvirkning på transportarbeid og reisemiddelfordeling. Spredt utbygging er en utfordring i og rundt byområdene, og arealtiltak er derfor en viktig del av avtalene.

Bymiljø- og byvekstavgiftene for perioden 2016/2017–2023 har gitt god måloppnåelse. Fra 2017 til 2019 er personbiltrafikken redusert i Oslo og tidligere Akershus, Bergen og på Nord-Jæren. Trondheim har hatt en svak økning i samme periode. Reisevaneundersøkelsen 2019 viser at færre reiser med bil og flere reiser kollektivt. Sykkelandelen i de største bykommunene har gått noe opp i samme periode. Arealindikatorer viser at for Oslo og Bergen har det trolig vært noe tettere boligbygging rundt utvalgte sentre og knutepunkter de siste årene. På Nord-Jæren har den gjennomsnittlige avstanden mellom nye boliger og nærmeste knutepunkt økt noe, mens arbeidsplassene ser ut til å ligge noe nærmere knutepunktene. For Trondheim er avstandene uendret.

I Oslo og Bergen står veitrafikk for henholdsvis 55 prosent og 42 prosent av klimagassutslippene. Det er iverksatt flere tiltak som har hatt god effekt, og det har vært en nedgang i klimagassutslipp de siste årene i alle de fire byområdene. Beregninger av framtidige utslipp fra veitransport viser at oppfyllelse av nullvekstmålet kan gi mellom 8 og 15 prosent reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslippet i de fire byområdene i 2030 sammenliknet med en trendframskrivning.

I 2019 og 2020 ble det inngått byvekstavgifter for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren for perioden 2019–2029. Gjennom avtalene bidrar staten med om lag 70 mrd. kroner til kollektivprosjekter, gang- og sykkeltiltak, drift av kollektivtransport, stasjons- og knutepunktsutvikling og reduserte bompenger i de fire byområdene. Det er lagt til grunn at om lag 54 mrd. kroner av det statlige bidraget kommer i planperioden. Statlig bidrag i byvekstavgiftene er nærmere omtalt i boks 11.9. I byvekstavgiftene inngår også bompenger og lokale midler.

Byvekstavgiftene skal porteføljestyres, der tiltakene prioriteres etter en vurdering av tiltakenes bidrag til måloppnåelse (nullvekstmålet) og samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og basert på disponible midler, planstatus og tilstrekkelige ressurser for planlegging og gjennomføring. Prosjektene skal gjennomføres innenfor en fastsatt økonomisk ramme. Prosjektporteføljen i byvekstavgifter og

bompengefinansierte bypakker skal være fullfinansiert. Det skal framgå tydelig hvilke prosjekter som skal gjennomføres innenfor det foreslåtte finansieringsopplegget. Det må dokumenteres at det er balanse mellom inntekter og utgifter i porteføljen. Eventuell kostnadsøkning og inntektssvikt skal håndteres ved omfordeling og kutt i porteføljen.

Gjennom de inngåtte byvekstavgiftene vil staten bidra til utbyggingen av kapasitetssterke kollektivprosjekter som blant annet Fornebubanen i Oslo-området og Bussveien på Nord-Jæren, som vil gi økt stabilitet og kapasitet for mange år framover. Staten bidrar også med tilskudd til drift av lokal kollektivtransport. Satsingen vil gjøre det raskere og enklere å reise kollektivt. Store og små tiltak for syklist og gående ventes også å gi betydelig effekt på bruken av miljøvennlige transportformer.

Byområdene har tatt aktive grep for å få en arealutvikling som bygger opp under nullvekstmålet. Staten bidrar til utbyggingen av Bybanen i Bergen og Metrobussen i Trondheim, som er eksempler på kollektivprosjekter som bygger opp under en ønsket byutvikling. I tre av byområdene er avtalene utvidet ved at flere nabokommuner er kommet inn som parter, og det legges stor vekt på utvikling av knutepunkter og samordning i areal- og parkeringspolitikken. Jernbanen har en viktig transportfunksjon i de fire byområdene, ikke minst for regional pendling. Fortetting av boliger og arbeidsplasser rundt stasjonene reduserer reiseavstandene, og gjør også andre miljøvennlige transportformer som gange og sykkel mer attraktive. Staten bidrar derfor med midler til stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen i byvekstavgiftene.

I planperioden vil en viktig prioritering være å følge opp de inngåtte byvekstavgiftene i de fire største byområdene. Regjeringen styrker satsingen ved å ta høyde for midler til delfinansiering av Bybanen til Åsane i Bergen og bidrag til ny Majorstuen stasjon i Oslo. Bybanen til Åsane er et nytt 50/50-prosjekt. Det tas også høyde for å reforhandle avtalene på sikt for å sikre forutsigbarhet og god måloppnåelse også etter at dagens avtaleperiode løper ut i 2029.

I Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø varierer utviklingen i personbiltrafikken. I Grenland, Buskerudbyen og Tromsø er det en nedgang i personbiltrafikken fra 2017 til 2019, mens det i Kristiansand og Nedre Glomma har vært en liten økning. Kollektivandelen er økt eller uendret i alle byområdene, mens andelen som sykler og går

### Boks 11.9 Statlig bidrag i inngåtte byvekstavtaler og oppfølging av bompenggeavtalen fra 2019

Det statlige bidraget i inngåtte byvekstavtaler består av statlige midler til mindre riksvei- og jernbaneinvesteringer og flere tilskuddsordninger:

- Tiltak for kollektivtransport, sykling og gange langs riks-, fylkes- og kommunale veier. Midlene kan benyttes til kollektivfelt, holdeplasser, knutepunkter, innfartsparkering, signalprioritering og tilrettelegging for gående og syklende.
- Stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen.
- Belønningsmidler til lokale tiltak og drift av lokal kollektivtransport.
- Statlig bidrag som dekker inntil 50 prosent av kostnadene i fem store kollektivprosjekter (såkalte 50/50-prosjekter): Fornebubanen og ny T-banetunnel i Oslo-området, Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen, Bussveien på Nord-Jæren og Metrobuss i Trondheim.

Den statlige innsatsen i byområdene er styrket som følge av bompenggeavtalen fra 2019. Tilskuddet til store kollektivprosjekter er økt fra 50 til 66

prosent. Halvparten av dette tilskuddet skal gå til reduserte bompenger. Den andre halvparten skal gå til bedre kollektivtilbud etter lokal prioritering. Det er også satt av tilskudd til reduserte billettpriser i kollektivtrafikken.

Samtidig har staten stilt krav til 20 prosent lokal egenandel for investeringer i nye fylkeskommunale og kommunale prosjekter som ikke har vært lagt fram for Stortinget som en del av bypakker tidligere. Store kollektivprosjekter i de fire største byene er unntatt fra egenandelskravet. Det skal også være samsvar mellom inntekter og kostnader, og prosjektene skal framgå i prioritert rekkefølge i de bompengefinansierte bypakkene. For byvekstavtaler og bypakker stilles det tydeligere krav til porteføljestyring. Kostnadsøkninger og inntektssvikt skal håndteres ved omfordeling og kutt i porteføljen.

De statlige tilskuddene og kravene som følger av bompenggeavtalen fra 2019 inngår i byvekstavtalene for Bergens-området og Nord-Jæren. For Trondheims-området, som inngikk byvekstavtale før bompenggeavtalen forelå, er det forhandlet fram en tilleggsavtale.

stort sett er uendret eller redusert. utfordringer med luftkvalitet er totalt sett mindre enn i de største byområdene, men Drammen har vært et unntak med høye årsmiddelverdier for NO<sub>2</sub>.

De fem byområdene har i dag framkommelighetsutfordringer i korte tidsrom i morgen- og ettermiddagsrushet. utfordringene er størst på innfartsårer og viktige gjennomfartsveier, og gir forsinkelser for både for bil- og kollektivtrafikken

som ofte går i samme trasé. Det forventes at biltrafikken i disse byområdene øker fram mot 2030 dersom det ikke iverksettes tiltak som bygger opp under nullvekstmålet. Dette vil igjen kunne føre til redusert framkommelighet for alle trafikantgrupper. I planperioden vil regjeringen legge til rette for å inngå byvekstavtaler i disse byområdene for å legge til rette for mer effektiv arealbruk og nullvekst i persontransport med bil.

### 11.11.2 Oslo-området

Staten har inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 med Viken fylkeskommune og kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo. Byvekstavtalen erstatter bymiljøavtalen og byutviklingsavtalen for perioden 2017–2023. Avtaleområdet er Oslo kommune og Akershus slik fylket var avgrenset før 1. januar 2020. Det kan være aktuelt med en tilleggsavtale for Oslo-området for å ivareta elementene i bompengavtalen fra 2019.

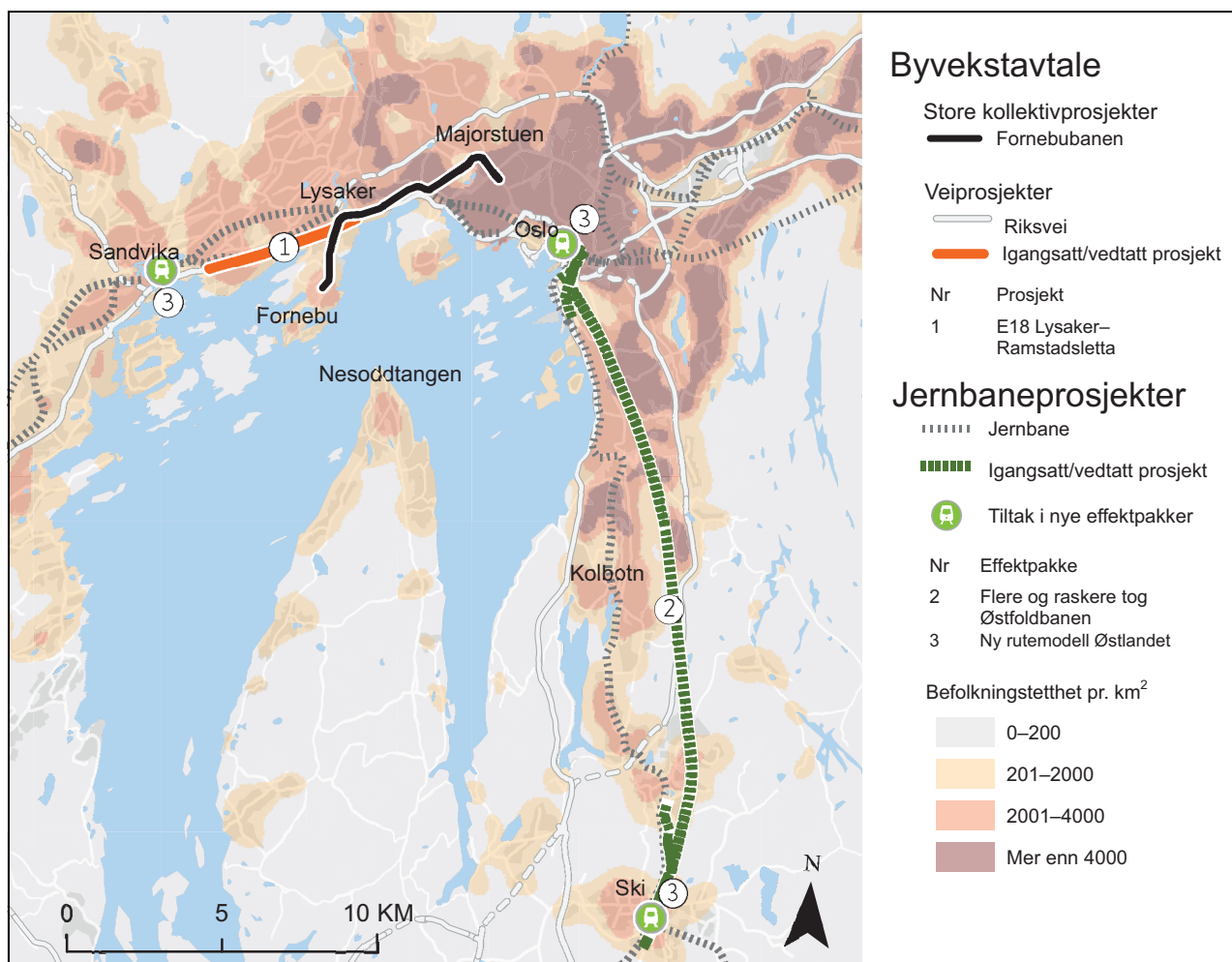
Staten bidrar med totalt om lag 23,1 mrd. kroner i byvekstavtalen inkludert en eventuell tilleggsavtale. Midlene er fordelt på følgende måte:

- delfinansiering av Forneubanen (50/50-ordningen): 8,4 mrd. kroner
- gang-, sykkel- og kollektivtiltak: 5,0 mrd. kroner. Aktuelle prosjekter er gang- og sykkelvei på strekningen E6/fv. 152 Stenfelt–Greverud, tosidig sykkelfelt langs E18 Griniveien og tosidig sykkelfelt langs E6 Enebakkveien.

- stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen: 0,34 mrd. kroner
- belønningsmidler: 3,7 mrd. kroner
- tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud: 5,2 mrd. kroner
- tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk: 0,46 mrd. kroner

Innenfor 50/50-ordningen kommer i tillegg ny T-banetunnel gjennom sentrum, der det statlige bidraget foreløpig er beregnet til 9,8 mrd. kroner. I planperioden legges det til grunn 500 mill. kroner i statlig bidrag til ny Majorstuen stasjon. Dette er ikke et nytt 50/50-prosjekt. Prosjektene er omtalt i kapittel 11.11.7 og 11.11.8.

Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen. Prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta, som delfinansieres med bompengebidrag fra Oslopakke 3, er omtalt i kapittel 11.5.



Figur 11.20 Prosjekter og tiltak i Oslo-området

Synstolking: Figuren viser et kart over det geografiske området for Oslo-området. Befolkningstetthet er markert med ulike farge-nyanser. Prosjekter i byvekstavtalen, veiprosjekter og jernbaneprosjekter er markert i kartet.

### 11.11.3 Bergens-området

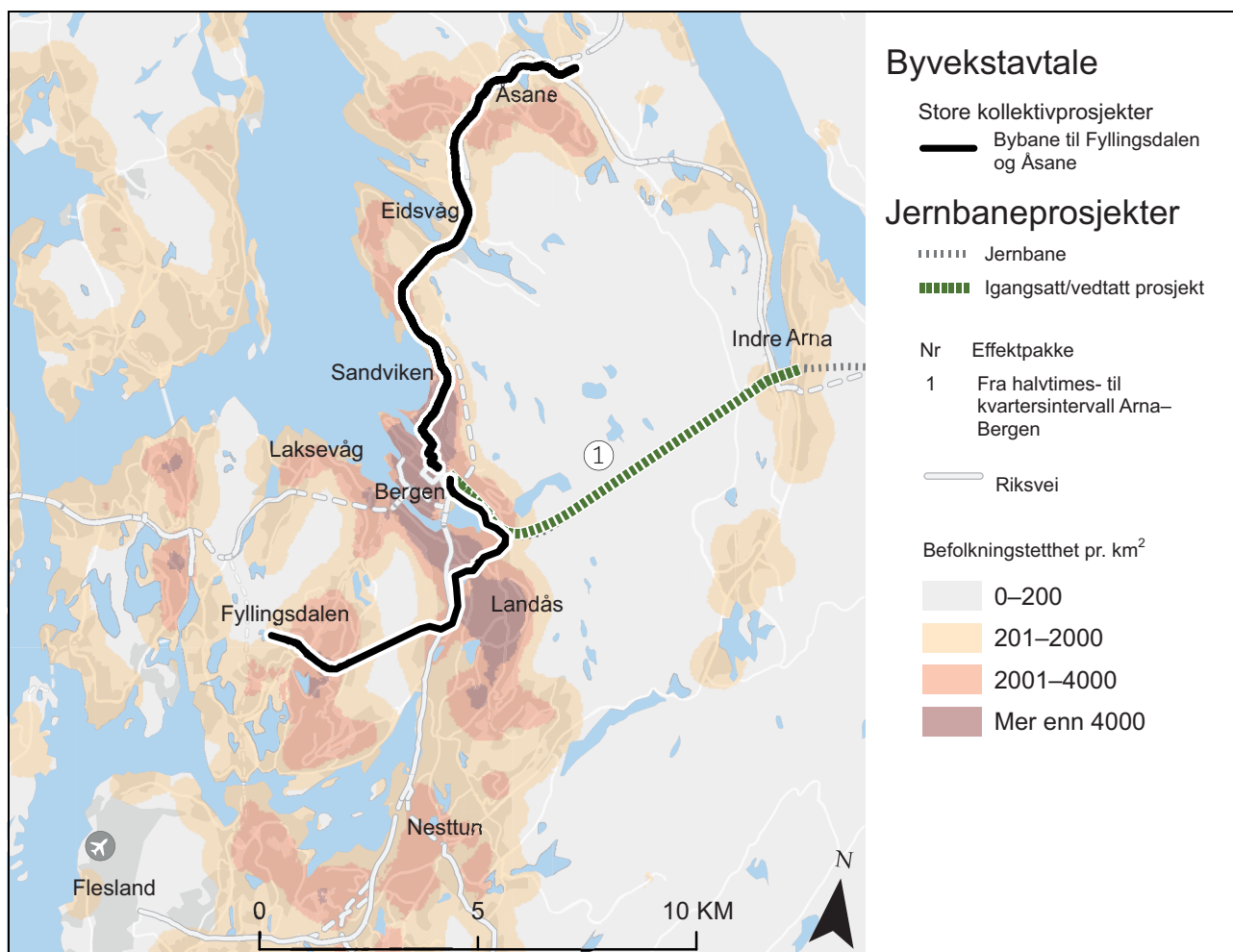
Staten har inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 med Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden. Avtalen erstatter byvekstavtalen for perioden 2017–2023, som var geografisk avgrenset til Bergen kommune.

Staten bidrar med totalt om lag 13,5 mrd. kroner i byvekstavtalen, inkludert tilskudd som følge av bompenggeavtalen fra 2019. Midlene er fordelt på følgende måte:

- delfinansiering av Bybanen til Fyllingsdalen (50/50-ordningen): 3,6 mrd. kroner
- gang-, sykkel- og kollektivtiltak: 4,6 mrd. kroner. Midlene vil blant annet gå til videre utbygging av E39 Sykkeltamvei Flesland flyplass–Bergen sentrum–Vågsbotn
- belønningsmidler: 3,6 mrd. kroner

- tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud: 1,2 mrd. kroner
- tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk: 0,52 mrd. kroner

I planperioden prioriteres det midler til delfinansiering av Bybanen til Åsane innenfor 50/50-ordningen. Det er også prioritert midler innenfor veirammen til forlengelse av E39 Fløyfjellstunnelen. Dette veiprojektet er en forutsetning for bybaneutbyggingen, men er ikke en del av 50/50-ordningen. Statlige midler til Bybanen til Åsane inkludert Fløyfjellstunnelen er basert på foreløpige kostnadsanslag, og bompenggebidraget til de to prosjektene er ikke avklart. Endelig statlig bidrag og delvis bompenggefinansiering vil bli gjenstand for forhandlinger med lokale myndigheter. Prosjektet er omtalt i kapittel 11.11.7.



Figur 11.21 Prosjekter og tiltak i Bergens-området

Synstolking: Figuren viser et kart over Bergens-området. Befolkningstetthet er markert med ulike fargenyanser. Prosjekter i byvekstavtalen og jernbaneprosjekter er markert i kartet.



#### 11.11.4 Trondheims-området

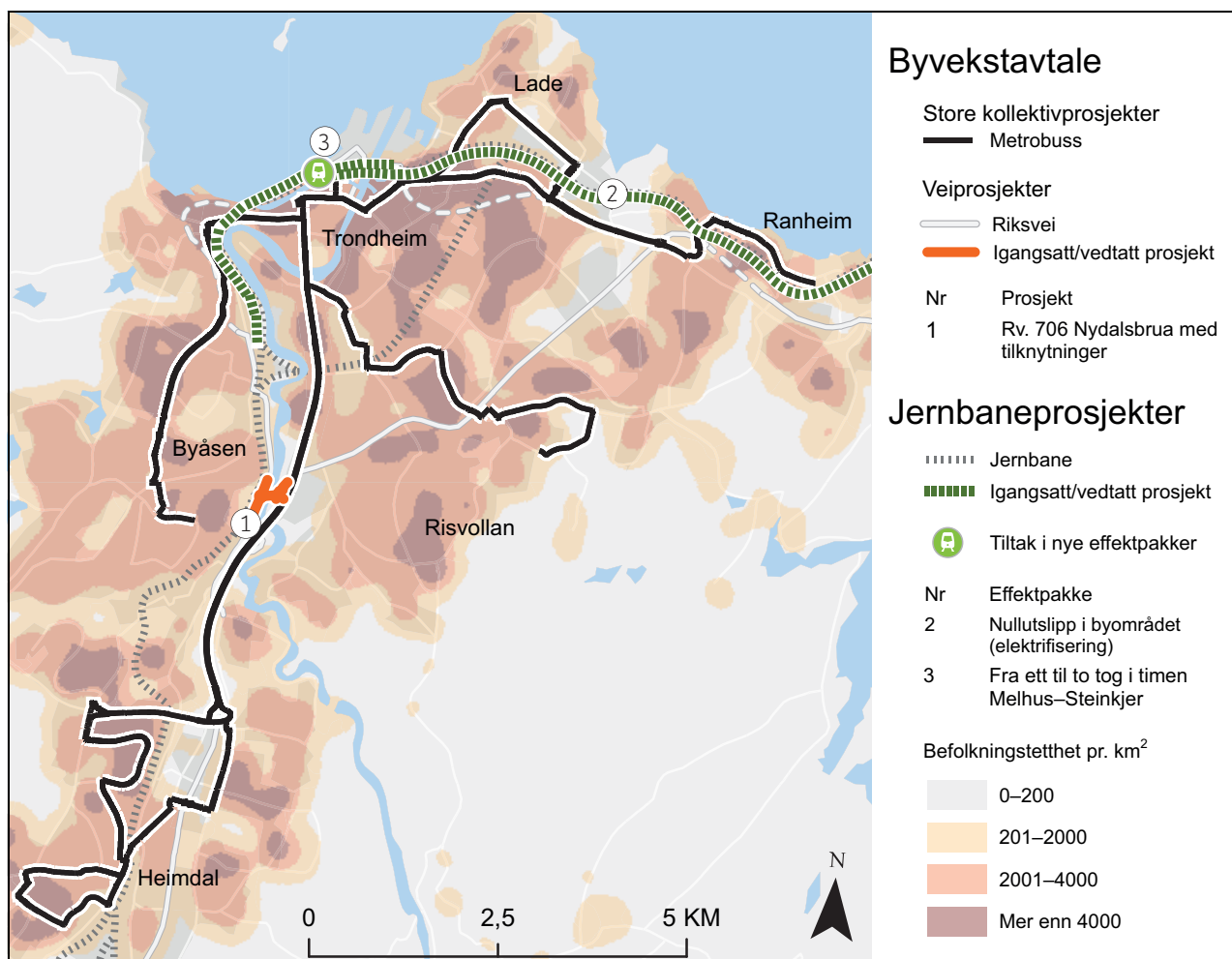
Staten har inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 med Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal. Avtalen erstatter byvekstavtalen for perioden 2016–2023, som var geografisk avgrenset til Trondheim kommune. Det er også inngått en tilleggsavtale for perioden 2020–2029 for å ivareta elementene i bompengavtalen fra 2019.

Staten bidrar med totalt om lag 10,0 mrd. kroner i byvekstavtalen, inkludert tilskudd som følge av bompengavtalen fra 2019. Midlene er fordelt på følgende måte:

- delfinansiering av Metrobuss (50/50-ordningen): 1,8 mrd. kroner

- gang-, sykkel- og kollektivtiltak: 3,9 mrd. kroner. Et aktuelt prosjekt er gang- og sykkelvei langs rv. 706 Nyhavna–Rotvoll.
- stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen: 0,30 mrd. kroner
- belønningsmidler: 2,9 mrd. kroner
- tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud: 0,58 mrd. kroner
- tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk: 0,52 mrd. kroner

Prosjektet rv. 706 Nydalsbrua er en del av porteføljen i byvekstavtalen og er omtalt i kapittel 11.11.7.



Figur 11.22 Prosjekter og tiltak i Trondheims-området

Synstolking: Figuren viser et kart over Trondheims-området. Befolkningstetthet er markert med ulike fargenyanser. Prosjekter i byvekstavtalen og jernbaneprosjekter er markert i kartet.



### 11.11.5 Nord-Jæren

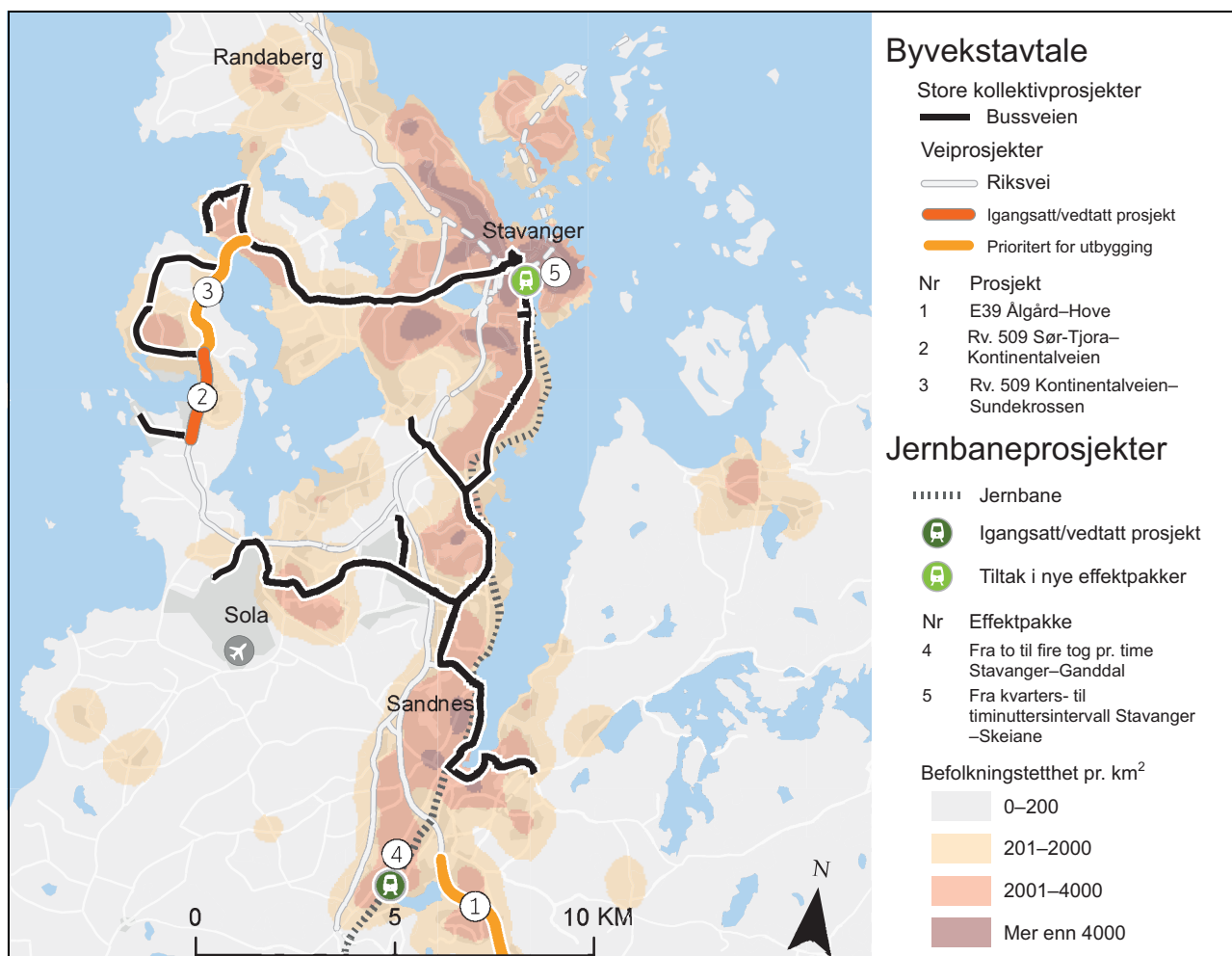
Staten har inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 med Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg. Avtalen erstatter byvekstavtalen for perioden 2017–2023.

Staten bidrar med totalt om lag 13,4 mrd. kroner i byvekstavtalen, inkludert tilskudd som følge av bompenggeavtalen fra 2019. Midlene er fordelt på følgende måte:

- delfinansiering av Bussveien (50/50-ordningen): 5,4 mrd. kroner
- gang-, sykkel- og kollektivtiltak: 2,6 mrd. kroner. Midlene vil blant annet gå til videre utbygging av sykkelstamvei langs E39.

- stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen: 0,23 mrd. kroner
- belønningsmidler: 2,5 mrd. kroner
- tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud: 1,7 mrd. kroner
- tilskudd til reduserte priser på kollektivtrafikk: 0,52 mrd. kroner
- tilskudd til fjerning av rushtidsavgift: 0,52 mrd. kroner

Porteføljen for byvekstavtalen omfatter også flere store riksveiprosjekter: E39 Ålgård–Hove, E39 Smiene–Harestad og rv. 509 Transportkorridor Vest (Sør-Tjora–Kontinentalveien og Kontinentalveien–Sundekrossen). De statlige prioriteringene er nærmere omtalt i kapitlene 11.11.7 og 11.11.8.



Figur 11.23 Prosjekter og tiltak på Nord-Jæren.

Synstolking: Figuren viser et kart over Nord-Jæren. Befolkningstetthet er markert med ulike fargenyanser. Prosjekter i byvekstavtalen og jernbaneprosjekter er markert i kartet.

### 11.11.6 Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø

Regjeringen prioriterer om lag 10 mrd. kroner til forhandlinger om byvekstavtaler for Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Statens bidrag i disse avtalene vil være belønningsmidler til lokale tiltak, drift av lokal kollektivtransport, og midler til mindre investeringer i kollektivtransport, sykling og gange langs riks-, fylkes- og kommunale veier. Det kan også være aktuelt med statlige midler til stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen. Tilskudd til reduserte billettpriser, som allerede inngår i belønningsavtalene for disse byområdene, videreføres fram til 2029 i tråd med bompengeavtalen fra 2019.

I tillegg kommer statlige midler til store riksveiprosjekter. Prosjekter som kan være aktuelle å prioritere innenfor byvekstavtalene i disse byområdene, er omtalt nedenfor.

### 11.11.7 Investeringer i første seksårsperiode

I første seksårsperiode vil igangsatte tiltak fullføres, og det vil være aktuelt å starte opp nye tiltak. Rammene for investeringer i første seksårsperiode i byområder som har eller er aktuelle for byvekstavtaler, framgår av tabellen nedenfor. Store jernbanetiltak inngår ikke i byvekstavtalene, og er omtalt under korridorene.

### Igangsatte prosjekter

Ved inngangen til første seksårsperiode er det flere store prosjekter som er under bygging i de største byområdene.

I Trondheim vil prosjektet rv. 706 Nydalsbrua ferdigstilles. Når brua står ferdig, vil Gamle Sluppen bru bygges om til gang- og sykkelbru. På Nord-Jæren bygges rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalveien som er en del av Transportkorridor Vest. Prosjektet skal gi bedre kapasitet og framkommelighet spesielt for næringstrafikken samt bedre trafiksikkerhet og miljøforhold langs veien.

Det statlige bidraget til den pågående utbyggingen av fire store fylkeskommunale kollektivprosjekter vil gi effektive, helhetlige og bærekraftige transportløsninger i de største byområdene. Fornebubanen i Oslo-området, Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen, Metrobuss i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren legger til rette for en framtidsrettet byutvikling langs traseene, og vil bidra positivt til måloppnåelsen i byvekstavtalene.

### Nye tiltak

Regjeringen legger opp til at fem nye store veiprosjekter i byområdene skal inngå i Statens vegvesens portefølje i første seksårsperiode. Samtlige prosjekter er forutsatt delvis bompengefinansiert. E39 Ålgård–Hove er en del av prosjektporteføljen til byvekstavtalen for Nord-Jæren. Øvrige prosjekter kan være aktuelle å prioritere i eventuelle framtidige byvekstavtaler for Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland og Tromsø. Det tas også høyde for statlige bidrag til to fylkeskommunale kollektivprosjekter i Bergen og Oslo.

Tabell 11.28 Igangsatte og nye mulige investeringer i første seksårsperiode i de største byområdene. Mrd. kroner

		Stat 2022–27	Stat 2028–33	Sum stat 2022–33	Annen finansiering
Statens vegvesen <sup>1</sup>	Igang satt før 2022	0,1	0,8	0,9	1,1
	Nye tiltak 2022–27	2,2	4,7	6,9	8,4
Fylkeskommunale prosjekter med statlig delfinansiering (tilskudd i 50/50-ordningen)	Igang satt før 2022	12,0	0,2	12,2	
	Nye tiltak 2022–27 <sup>2</sup>	2,8	4,9	7,7	
Sum		17,1	9,1	26,2	9,5

<sup>1</sup> Veiinvesteringer i de største byområdene er også inkludert i tabellene under de aktuelle korridorene i kapittel 11.3–11.10.

<sup>2</sup> For Bybanen til Åsane og forlengelse av E39 Fløyfjellstunnelen vil endelig statlig bidrag og bompengebidrag i hvert av de to prosjektene bli gjenstand for forhandlinger med lokale myndigheter, jf. kapittel 11.11.3. For selve bybaneutbyggingen er det aktuelt med inntil 50 prosent statlig bidrag.

Prosjektene skal bidra til bedre framkommelighet og mobilitet for flere trafikantgrupper, og gi mer trafikksikre løsninger i byområdene.

I forbindelse med reforhandling av bypakker i byer med byvekstavtaler kan det åpnes for å prioritere prosjekter som ikke er omtalt i denne transportplanen dersom det er lokal tilslutning til fullfinansiering med bompenger og/eller lokale midler.

Tiltak med kostnad over 3 mrd. kroner i planperioden

#### *Rv. 36 Skjelsvik–Skyggestein*

Dagens vei går gjennom et byområde med blandedt trafikk og mange rundkjøringer og avkjørsler. Det er den mest trafikkerte delen av rv. 36, og det er et stort antall trafikkulykker med personskader på strekningen. Det er behov for en mer effektiv og trafikksikker forbindelse mellom E18 og Skyggestein i Porsgrunn kommune, for dermed å bidra til at rv. 36 blir en bedre forbindelse mellom E18 og E134. Veien skal avlaste lokalveiene i Skien og Porsgrunn for gjennomgangstrafikk. Prosjektet har en kostnad på om lag 5,3 mrd. kroner i planperioden. Netto nytte er beregnet til om lag 6,8 mrd. kroner, og netto nytte per investerte krone er 1,26. Arbeid med kommunedelplan med konsekvensutredning pågår.

#### *E39 Ålgård–Hove*

Målet med prosjektet er god framkommelighet og høy trafikksikkerhet. Osli–Hove er første byggetrinn av E39 Ålgård–Hove, og er en fortsettelse av utvidelsen til fire felt fra strekningen Sandve–Hove som ble åpnet i 2017. Traseen skal så langt som mulig ivareta natur-, miljø-, kulturminne- og landbruks- og jordverninteressene i området.

Det er vedtatt reguleringsplan for Osli–Hove. Styringsgruppen for byvekstavtalen på Nord-Jæren ønsker å prioritere denne strekningen for oppstart så snart som mulig. For strekningen Osli–Ålgård er det vedtatt kommunedelplan og forslag til reguleringsplan er under behandling. Hele prosjektet har en kostnad på om lag 3,9 mrd. kroner i planperioden. Netto nytte er beregnet til om lag 6,9 mrd. kroner, og netto nytte per investerte krone er 1,62.

#### *E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen*

Det er rushtidsforsinkelser for trafikken til og fra ferjene i Kristiansand og for trafikk på E18/E39. Det er også problemer med økt trafikk i bygatene. Prosjektet skal bidra til sammenhengende stan-

dard og bedre fordeling av trafikken i Kristiansand by og til og fra E18 eller E39. Det skal også bidra til utvikling av sikre og effektive knutepunkter for overgang mellom transportmidlene bil, buss, bane, sjø, gange og sykkel. Prosjektet skal gi bedre trafikkavvikling, spesielt i rush, bedre tilgjengelighet til ferjeterminalen, bedre løsninger for kollektivtrafikk og sykkelekspressvei. Prosjektet inngår i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 og har vedtatt reguleringsplan. Prosjektet har en kostnad på om lag 3,3 mrd. kroner i planperioden. Netto nytte er beregnet til om lag -1,3 mrd. kroner, og netto nytte per investerte krone er -0,43.

#### *Bybanen til Åsane*

Prosjektet omfatter bybane på den om lag 13 km lange strekningen mellom Bergen sentrum og Vågsbotn (Åsane). Banen går delvis i tunnel og får 14 holdeplasser. I gjeldende byvekstavtale for Bergens-området er prosjektet omtalt som neste trinn i bybaneutbyggingen, og det vil i den nye planperioden inngå i 50/50-ordningen med statlig delfinansiering. På strekningen mellom Sandviken og Eidsvåg flyttes E39, som en del av prosjektet, inn i forlenget Fløyfjellstunnel for å gi plass til bybane, lokalvei og sykkel på dagens E39. Forlengelsen av Fløyfjellstunnelen er et riksveiprojekt og vil ikke være en del av 50/50-ordningen. Det er prioritert midler til prosjektet innenfor veirammen. Realisering av bybane til Åsane forutsetter også at det bevilges midler til gang- og sykkelvei slik at den kan bygges parallelt med bybanen. Det legges til grunn at finansieringen av gang- og sykkelveien prioriteres innenfor rammene av gjeldende byvekstavtale.

Arbeid med reguleringsplan pågår og det er forventet at forslag til reguleringsplan for hele prosjektet vil foreligge i 2022. Det er fortsatt stor usikkerhet rundt framdrift, kostnader og finansiering av de ulike delene av bybaneprojektet. Endelig statlig bidrag og delvis bompengefinansiering vil bli gjenstand for forhandlinger med lokale myndigheter, som også omtalt under kapittel 11.11.3. Foreløpig er de samlede kostnadene for bybaneutbyggingen og forlengelse av Fløyfjellstunnelen anslått til om lag 12 mrd. kroner. Det foreligger ikke beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for prosjektet.

#### *Ny Majorstuen stasjon*

Arbeidet med Majorstuen T-banestasjon er i en tidlig fase, og det foreligger ikke avklaringer knyttet

til prosjektets innretning eller kostnader. Prosjektet må ses i sammenheng med andre tilgrensede prosjekter, slik som Fornebubanen og ny T-banetunnel. Det er Oslo kommune som er ansvarlig for prosjektet, og som dermed også er ansvarlig for finansieringen. Det er ikke aktuelt med et nytt 50/50-prosjekt for Oslo-området, men regjeringen vil likevel foreslå et statlig tilskudd til prosjektet på 500 mill. kroner i første seksårsperiode for å bidra til videre utvikling og framdrift. Prosjektet vil også være viktig i byutviklingssammenheng. Siden prosjektet ligger så sentralt plassert i Oslo, legger regjeringen til grunn at det også er et stort potensial for betydelig privat medfinansiering. Regjeringen legger til grunn at lokale myndigheter arbeider videre med avklaringer om prosjektet, herunder fullfinansiering, videre framdrift og forholdet til de tilgrensede prosjektene.

#### Øvrige tiltak

##### *Rv. 282 Holmenbrua*

Rv. 282 er en viktig omkjøringsvei for E18 og adkomst til Drammen havn. Målet med prosjektet er å opprettholde ringveisystemet på rv. 282 ved å erstatte den gamle Holmenbrua, som er i dårlig teknisk forfatning, med ny bru. Ny bru vil legge til rette for bedre framkommelighet og god trafikk-sikkerhet for alle trafikantgrupper og bidra til å nå målet om nullvekst. Det forutsettes lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering.

##### *E8 Flyplasstunnelen*

Prosjektet er tidligere omtalt som rv. 862 Tverrforbindelsen i Tromsø. Det omfatter bygging av en tunnel mellom Breivika og Langnes i Tromsø, inkludert veier mellom tunnelen og tilstøtende kryss og veier. Prosjektet vil erstatte dagens vei som har dårlig framkommelighet. Særlig vanskelig er det vinterstid grunnet sterk stigning på strekningen. Prosjektet gir for det ene bedre framkommelighet ved å fjerne stigningen og spre trafikken, og for det andre et bedre bomiljø. Prosjektet vil inngå i portefølje for Bypakke Tenk Tromsø. Traseen baserer seg på kommunedelplan vedtatt i 2016.

##### *Rv. 509 Kontinentalveien–Sundekrossen*

Rv. 509 Kontinentalveien–Sundekrossen er en del av Transportkorridor vest som skal sikre en god forbindelse mellom E39, Stavanger lufthavn Sola og Risavika havn for godstransporten. Strek-

ningen er en fortsettelse fra rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalveien. Prosjektet skal gi bedre framkommelighet ved å utvide kapasiteten fra to til fire felt, og etablere kryssløsninger som er tilpasset behovet til godstransporten. I tillegg skal gang- og sykkeltilbudet langs rv. 509 oppgraderes. Deler av strekningen vil være felles med prosjektet Bussveien. Strekningen Kontinentalveien–Sundekrossen går gjennom to kommuner, og det foreligger godkjent reguleringsplan for strekningen.

#### **11.11.8 Muligheter i andre seksårsperiode**

I andre periode vil det være aktuelt å prioritere statlige midler til ny T-banetunnel i Oslo. Prosjektet er omtalt i byvekstavtalen for Oslo-området med 50 prosent statlig bidrag. For staten gjelder dette strekningen Majorstuen–Tøyen/Ensjø. Staten legger videre til grunn at det ikke kan forutsettes statlig 50/50-bidrag til en ny Majorstuen stasjon, men at det er fornuftig å se prosjektet planmessig i sammenheng med tilgrensede prosjekt. En ny T-banetunnel vil gi økt kapasitet gjennom Oslo sentrum, flere avganger og færre forsinkelser i hele T-banenettet.

Prosjektet E39 Smiene–Harestad ligger inne i porteføljen for byvekstavtalen for Nord-Jæren, men vil først være aktuelt for mulig oppstart i andre seksårsperiode. Det samme gjelder rv. 22 Hafslund–Dondern, som kan være et aktuelt prosjekt i en kommende byvekstavtale for Nedre Glomma. Regjeringen vil komme tilbake til en eventuell prioritering av disse prosjektene ved neste rullering av Nasjonal transportplan.

#### **11.12 Grensekryssende transport**

Norsk utenrikshandel legger grunnlag for grensekryssende godstransport med jernbane, bil, skip og fly. Transportmiddelfordelingen i utenrikshandelen er vist i tabell 11.29. Det framgår at transportert volum over grensene domineres av skips- og flytrafikk, selv om veitransporten over tid har hatt relativt høyere vekst.

Det er definert syv utenlands transportkorridorer:

- U1: Østlandsområdet–Sør-Sverige, Danmark, Østersjølandene og Europa
- U2: Østlandsområdet til og fra havner og flyplasser i Europa
- U3: Sørlandet–Danmark og Europa
- U4: Østlandsområdet–Sverige, Finland, Baltikum og Russland
- U5: Midt-Norge–Midt-Sverige og Finland

U6: Nord-Norge–Nord-Sverige, Finland og Russland

U7: Havner på Vestlandet, i Midt-Norge og Nord-Norge til og fra utlandet

Utenlandskorridorene er en forlengelse av de nasjonale transportkorridorene. I foregående delkapitler er det gjort rede for utfordringer, behov og løsninger i korridorene.

Oslo lufthavn sto med sine 16,7 millioner utenlandspassasjerer for 2/3 av flytrafikken til og fra Norge i 2019. Oslo lufthavn fungerer som et nasjonalt knutepunkt. Næringer som konkurrerer internasjonalt (eksportvirksomhet og innkommende turisme) er avhengig av et godt rutenett, både nasjonalt og internasjonalt.

I korridor U1 kjøres det kombitog fra Sør-Sverige til Alnabru og vognlasttog fra Italia og Sverige til Østfold. Det er imidlertid utfordringer med transporttiden på jernbanenettet. Togvekt (og implisitt toglengde) begrenses av sterke stigninger på delstrekninger. For grensekryssende transport av tømmer er Oslo–Magnor (korridor U1) av størst betydning, mens Ofotbanen (U6) er sentral for transport av malm, fisk og stykkgoods. For grensekryssende persontrafikk med bane er forbindelsene over Kornsjø og Magnor (korridor U1) av størst betydning.

Samferdselsdepartementet er i dialog med det svenske infrastrukturdepartementet for å undersøke muligheten for et samarbeid om en mulighetsstudie av ulike relevante forhold for de grensekryssende strekningene.

E6 mellom Svinesund og Oslo er den viktigste veiforbindelsen for norsk næringsliv til Europa, med om lag 50 prosent av gods transportert på vei til og fra Norge, fulgt av E18 over Ørje og E16 over Kongsvinger med om lag 20 prosent.

Transeuropeisk nettverk – transport (TEN-T) er EUs transportnettverk som også omfatter Norge gjennom EØS-avtalen. Hovedformålet med TEN-T og reguleringene som følger med, er å

legge til rette for utviklingen av et effektivt og sammenhengende europeisk transportnett. Alle transportformer er inkludert. TEN-T er inndelt i et kjernenettverk av de viktigste korridorene og knutepunktene og et omfattende nettverk, som inkluderer flere forbindelser og knutepunkter av en viss betydning. Kjernenettverket er videre organisert i ni korridorer, hvorav ScanMed-korridoren omfatter Norge. Hver korridor har en EU-oppnevnt koordinator og en struktur med rapportering og arbeidsplaner som skal bidra til tettere og mer forpliktende oppfølging. I Norge gjelder ScanMed-korridoren strekningen Oslo–svenskegrensen ved Svinesund (korridor U1), og omfatter Oslo lufthavn, Oslo havn og vei og jernbane på strekningen. I tillegg blir ScanMed-korridoren utvidet nordover fra Stockholm, langs Bottenviken, med en arm til Narvik, hvor havn, vei og jernbane allerede er en del av nettverket. Videre er *Motorways of the Sea* og ERMTS satt opp som prioriterte satsingsområder.

Det er satt en rekke krav til standard og ytelse i TEN-T for alle transportformer. Kravene til kjernenettverket skal innfris innen 2030, mens kravene til det omfattende nettverket skal gjennomføres seinest innen 2050. I 2021 ventes et forslag til reviderte retningslinjer for TEN-T, der det blant annet varsles strengere krav til lav- og nullutslippsløsninger i korridorene og knutepunktene.

Norge deltar ikke i finansieringsordningen Connecting Europe Facilities Transport (CEF), som gir bidrag til infrastrukturinvesteringer. Finansiering av norske tiltak i TEN-T gjøres derfor gjennom de årlige budsjettene med bakgrunn i prioriteringene gitt i Nasjonal transportplan 2022–2033. Norge vil likevel høste fordeler av CEF-ordningen fordi tiltak langs korridorene i andre land vil gjennomføres raskere. Blant de største prosjektene i ScanMed-korridoren med stor nytteverdi for norske transporter er Fehmarn-forbindelsen (planlagt åpning 2029) og en ny jernbanetunnel under Brennerpasset (planlagt åpning 2028).

Tabell 11.29 Transportmiddelfordeling i utenrikshandelen målt i prosent av totalt volum

År	Import			Eksport		
	Skip	Jernbane	Veitransport	Skip	Jernbane	Veitransport
2000	81,0	2,9	16,1	97,6	0,5	1,9
2010	76,9	2,8	20,3	95,8	0,5	3,7
2020	78,3	0,9	20,8	94,4	1,7	3,8

Kilde: SSBs Utenrikshandelsstatistikk





Figur 12.1 Store investeringer for porteføljestyling i første seksårsperiode

Synstolking: Nedre halvdel av illustrasjonen viser fem transportplanleggere rundt et bord. Øvre halvdel viser en kollasj av grafer og mindre illustrasjoner av trafikk i by, en jernbanestasjon, en godsterminal, en bil på landevei, en passasjer på ei lufthavn og en bilferje.



## 12 Store investeringer for porteføljestyring i første seksårsperiode

Nasjonal transportplan 2022–2033 er delt inn i to seksårsperioder. I første seksårsperiode omtales konkrete investeringstiltak i stortingsmeldingen. Det er flere prosjekter som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode, men som ikke vil være ferdig utbygd innen 2027. Investeringene framgår av tabell 12.1 og 12.2. Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Kystverket skal jobbe videre med å optimalisere investeringsporteføljen. Prosjektene som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode utgjør porteføljen av prosjekter som virksomhetene skal optimalisere og porteføljestyre. Fordelingen mellom de to

periodene er utgangspunktet for virksomhetenes porteføljestyring, og optimalisering og andre endringer i prosjektene kan få konsekvenser for rekkefølgen. Faktisk gjennomføring av et prosjekt er dermed ikke garantert selv om det er nevnt i stortingsmeldingen. Dersom prosjektene ikke endres (gjennom optimalisering eller annen ny informasjon), skal prosjektene som i sin helhet ligger i første seksårsperiode fullføres først. Dette er blant annet viktig for å ivareta den geografiske balansen som er lagt til grunn i stortingsmeldingen. Porteføljen kan endres ved rullering av Nasjonal transportplan.

Tabell 12.1 Investeringsportefølje: prosjekter/effektpakker igangsatt før 2022 (bindinger). Mill. kroner<sup>1</sup>

Sektor	Korr.	Fylke	Tiltak	Kategori	Stat 22–27	Stat 28–33	Bom/ andre 22–33
Jbane	0	Viken	Plattform- og stasjonstiltak Ski–Stabekk og Spikkestad–Lillestrøm	Tiltak for referanse <sup>2</sup>	946		
Jbane	0	Flere	Banestrømtiltak på Østlandet	Tiltak for referanse <sup>2</sup>	971		
Jbane	1	Viken	Follobanen	Binding	4 720		
Jbane	1	Viken	Dobbeltspor Sandbukta–Moss–Såstad	Binding	8 724		
Jbane	1	Viken	Togparkering sør for Moss	Tiltak for referanse <sup>2</sup>	186	1 000	
Vei	2	Viken	E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum	Binding	139		409
Jbane	3	Rogaland	Jærbanen trinn 1: Fire tog/t Stavanger–Ganddal	Binding	278		
Jbane	3	Vestfold og Telemark	Togparkering Vestfoldbanen	Tiltak for referanse <sup>2</sup>	2 068		
Jbane	3	Vestfold og Telemark og Viken	Dobbeltspor Nykirke–Barkåker og Drammen–Kobbervikdalen	Binding	11 320		
Vei	3	Vestfold og Telemark	E18 Bommestad–Sky	Binding	10		

Tabell 12.1 Investeringssportefølje: prosjekter/effektpakker igangsatt før 2022 (bindinger). Mill. kroner<sup>1</sup>

Sektor	Korr.	Fylke	Tiltak	Kategori	Stat 22–27	Stat 28–33	Bom/ andre 22–33
Vei	3	Agder	E18 Grimstad–Kristiansand	Binding (OPS)	1 922	1 480	
Vei	3	Agder	E39 Lyngdal–Flekkefjord	Binding (OPS)	941	632	
Vei	3	Viken	E18 Lysaker–Ramstadsletta	Binding	2 700	1 235	10 700
Vei	3	Rogaland	Rv. 509 Sør-Tjora– Kontinentalvegen	Binding			606
Vei	4	Møre og Romsdal	E39 Ørskogfjellet	Binding	14		
Vei	4	Vestland	Rv. 13 Hardangerbrua, alt. bruk av ferjetilskudd	Binding	30	10	
Vei	4	Trøndelag	E39 Klett–Bårdhaug	Binding (OPS)	817	262	
Vei	4	Rogaland	E39 Rogfast	Binding	5 650	2 470	10 955
Vei	4	Vestland	E39 Svegatjørn–Rådal	Binding	574		37
Vei	4	Vestland	Rv. 555 Sotrasambandet	Binding (OPS)	5 889	650	2 150
Vei	4	Møre og Romsdal	E39 Lønset–Hjelset	Binding	511		305
Vei	4	Trøndelag	E39 Betna–Vinjeøra– Stormyra	Binding	1 528		
Vei	4	Vestland	E39 Myrmel–Lunde	Binding	404		
Jbane	5	Vestland	Ulriken tunnel (dobbeltspor Arna–Fløen)	Binding	774		
Vei	5	Viken	E134 Damåsen–Saggrenda	Binding	107		8
Vei	5	Vestfold og Telemark	Rv. 36 Bø–Seljord	Binding			84
Vei	5	Viken	E16 Bjørum–Skaret	Binding	1 500	291	1 790
Vei	5	Innlandet	E16 Kvamskleiva	Binding	332		
Vei	5	Vestland	Rv. 5 Kjørnesfjorden	Binding	347		
Jbane	6	Innlandet	Tilbudsforbedringer på Gjøvikbanen	Binding	317		
Jbane	6	Innlandet	Togparkering Dovrebanen	Binding	504		
Jbane	6	Viken	Dobbeltspor Venjar– Eidsvoll–Langset	Binding	2 670		
Jbane	6	Innlandet	Dobbeltspor Kleverud–Sørli	Binding	6 334	370	
Vei	6	Trøndelag	E6 Vindåsliene– Korporalsbrua	Binding	210		
Vei	6	Trøndelag	Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger, refusjon	Binding		787	

Tabell 12.1 Investeringsportefølje: prosjekter/effektpakker igangsatt før 2022 (bindinger). Mill. kroner<sup>1</sup>

Sektor	Korr.	Fylke	Tiltak	Kategori	Stat 22–27	Stat 28–33	Bom/ andre 22–33
Vei	6	Innlandet	Rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/ Basthjørnet	Binding (OPS)	341	180	1 290
Vei	6	Viken	Rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/ Almenningsdelet– Lygnebakken	Binding	328		1 270
Vei	6	Trøndelag	Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	Binding	113		465
Jbane	7	Trøndelag	Trønder- og Meråkerbanen: Elektrifisering, togparkering og plattformer	Binding	1 853		
Vei	7	Nordland	E6 Helgeland sør (uten opsjonsstrekninger)	Binding	1 363		
Vei	8	Nordland	E6 Hålogalandsbrua	Binding	17		
Vei	8	Nordland, Troms og Finnmark	Hålogalandsveien (E10/rv. 85 Tjeldsund– Gullesfjordbotn–Langv.bukt) – forberedende arbeider	Binding (OPS)	210	380	
Vei	8	Nordland	E6 Ballangen sentrum	Binding	25		
Vei	8	Troms og Finnmark	E69 Skarvberg tunnelen	Binding	230		
Jbane	U <sup>3</sup>	Flere	Ferdigstilte diverse godstiltak	Binding	493		
Jbane	U <sup>3</sup>	Flere	Infrastruktur for nytt togmateriell	Tiltak for referanse <sup>2</sup>	1 105		
Kollek.	U <sup>3</sup>	Oslo og Viken	Tilskudd Fornebubanen	50/50-prosjekt	6 618		
Kollek.	U <sup>3</sup>	Trøndelag	Tilskudd Metrobuss	50/50-prosjekt	990	191	
Kollek.	U <sup>3</sup>	Rogaland	Tilskudd Bussveien	50/50-prosjekt	4 071		
Kollek.	U <sup>3</sup>	Vestland	Tilskudd Bybanen til Fyllingsdalen	50/50-prosjekt	334		
Sum					81 528	9 939	30 069

<sup>1</sup> Tabellen viser kostnader i planperioden 2022–2033. Eventuelle kostnader før 2022 og etter 2033 er ikke vist.<sup>2</sup> Tiltak for referanse beskriver tiltak som er nødvendige å gjennomføre for å realisere referansetogtilbudet som Jernbane-direktoratet har lagt til grunn i sine analyser til Nasjonal transportplan 2022–2033.<sup>3</sup> «U» indikerer at tiltaket ikke er plassert i en spesifikk korridor.

Tabell 12.2 Investeringsportefølje: prosjekter/effektpakker prioritert for oppstart 2022–2027, periodisering pr. mars 2021. Mill. kroner<sup>1</sup>

Sektor	Korr.	Fylke	Tiltak	Kategori	Stat 22–27	Stat 28–33	Bom/ andre 22–33
Jbane	0	Flere	Ny rutemodell Østlandet	Nye effekt- pakker	5 593	4 199	
Kyst	1	Viken	Borg havn	Innseiling	256		
Vei	1	Viken	Rv. 22 Glommakryssing	Store prosjekt	795	572	1 585
Vei	2	Viken	E18 Retvet–Vinterbro	Store prosjekt	1 772	3 000	2 693
Jbane	3	Rogaland	Jærbanen trinn 2: Timinuttersintervall Stavanger–Skeiane	Nye effekt- pakker	175	62	
Jbane	3	Vestfold og Telemark	Ytre IC Vestfoldbanen: To tog/t Oslo–Skien	Nye effekt- pakker	1 400	8 700	
Kyst	3	Vestfold og Telemark	Torsbergrenna	Gjennomseiling	284		
Kyst	3	Vestfold og Telemark	Kragerø	Innseiling	107		
Vei	3	Viken	Rv. 19 Moss	Store prosjekt	400	2 600	2 000
Vei	3	Viken	Rv. 282 Holmenbrua	Store prosjekt	453		453
Vei	3	Rogaland	E39 Ålgård–Hove	Store prosjekt	230	1 529	2 134
Vei	3	Viken	E134 Dagslett–E18	Store prosjekt	567	1 420	1 824
Vei	3	Agder	E18/E39 Gartnerløkka– Kolsdalen	Store prosjekt	1 320		1 990
Vei	3	Rogaland	Rv. 42 Gamle Eigerøyveien– Hovlandsveien	Utbedrings- prosjekt	337		
Vei	3	Viken	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	Store prosjekt	1 739		3 092
Vei	3	Rogaland	Rv. 509 Kontinentalveien– Sundekrossen	Store prosjekt			239
Kyst	4	Møre og Romsdal	Gjøssund	Forskuttering	63	42	
Kyst	4	Møre og Romsdal	Fosnavåg	Forskuttering	65	44	
Kyst	4	Møre og Romsdal	Røyrasundet–Svædet	Farvannstiltak	125		
Kyst	4	Vestland	Stad	Skipstunnel	2 707		
Vei	4	Vestland	E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast)	Store prosjekt	1 000	22 322	14 400
Vei	4	Møre og Romsdal	E39 Ålesund–Molde	Store prosjekt	2 500	17 840	4 000

Tabell 12.2 Investeringsportefølje: prosjekter/effektpakker prioritert for oppstart 2022–2027, periodisering pr. mars 2021. Mill. kroner<sup>1</sup>

Sektor	Korr.	Fylke	Tiltak	Kategori	Stat 22–27	Stat 28–33	Bom/ andre 22–33
Vei	4	Møre og Romsdal	E39 Hjelset–Bjerkeset	Utbedringsprosjekt	500		
Vei	4	Agder	Rv. 9 Setesdal	Utbedringsprosjekt	500		
Vei	4	Møre og Romsdal	E39 Bergsøya–Øygarden	Utbedringsprosjekt	121	300	
Vei	4	Vestland	E39 Storehaugen–Førde	Store prosjekt	1 300	1 518	207
Vei	4	Møre og Romsdal	E39 Volda–Furene	Store prosjekt	300	406	306
Jbane	5	Vestland	Fra halvtimes- til kvartersintervall Arna-Bergen	Fullføre effektpakker	2 590		
Jbane	5	Vestland	Ny rutemodell Vossebanen	Nye effektpakker	363	1 342	
Jbane	5	Flere	Kombitransport Oslo–Bergen <sup>1</sup>	Nye effektpakker	948	38	
Jbane	5	Viken	Ringeriksbanen (FRE16)	Nye effektpakker	6 552	18 663	
Jbane	5	Vestland	Vossebanen (fellesprosjekt med vei)	Nye effektpakker	2 300	10 394	
Vei	5	Vestfold og Telemark	Rv. 36 Skjelsvik–Skyggestein	Store prosjekt	200	2 594	2 500
Vei	5	Viken, Vestfold og Telemark	E134 Saggrenda–Elgsjø	Store prosjekt	1 234		1 000
Vei	5	Vestland	E134 Røldal–Seljestad	Store prosjekt	2 535		526
Vei	5	Viken	E16 Høgkastet–Hønefoss (FRE16)	Store prosjekt	2 400	3 997	2 876
Vei	5	Vestland	Rv. 5 Erdal–Naustdal	Skred	508	1 599	
Vei	5	Vestfold og Telemark	Rv. 41 Treungen–Vrådal	Utbedringsprosjekt	263		
Vei	5	Vestland	E16 Hylland–Slæen	Skred	1 502		
Vei	5	Vestland	E16 Arna–Stanghelle (fellesprosjekt med jernbane)	Skred	4 300	7 187	2 200
Vei	5	Rogaland	E134 Helganeskrysset–arm Husøy	Utbedringsprosjekt	130		
Vei	5	Rogaland	Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane	Skred	200	696	
Vei	5	Viken	Rv. 52 Gol–Vestland grense	Utbedringsprosjekt	453		

Tabell 12.2 Investeringsportefølje: prosjekter/effektpakker prioritert for oppstart 2022–2027, periodisering pr. mars 2021. Mill. kroner<sup>1</sup>

Sektor	Korr.	Fylke	Tiltak	Kategori	Stat 22–27	Stat 28–33	Bom/ andre 22–33
Vei	5	Viken	Rv. 7 Ørgenvika–Svenkerud	Utbedrings- prosjekt	500	300	
Jbane	6	Flere	Kombitransport Oslo– Trondheim <sup>2</sup>	Nye effekt- pakker	1 082		
Jbane	6	Innlandet	Indre IC Dovrebanen: To tog/t Oslo-Hamar	Fullføre effekt- pakker	5 508	277	
Vei	6	Innlandet	Rv. 3 Østerdalen	Utbedrings- prosjekt	553	500	
Vei	6	Møre og Romsdal	E136 Breivika–Lerstad (Bypakke Ålesund)	Store prosjekt	445		1 578
Jbane	7	Nordland, Trøndelag	Kombitransport Trondheim– Bodø <sup>1</sup>	Nye effekt- pakker	447		
Jbane	7	Trøndelag	To tog/t på Trønderbanen	Fullføre effekt- pakker	1 566	340	
Kyst	7	Nordland	Mo i Rana	Innseiling	114		
Vei	7	Nordland	Rv. 80 Atkomst ny Bodø Lufthavn	Store prosjekt	274		
Vei	7	Trøndelag	E6 Grong–Nordland	Utbedrings- prosjekt	959	1 958	
Vei	7	Nordland	Rv. 80 Sandvika–Sagelva	Utbedrings- prosjekt	428		
Luft	7	Nordland	Flytting av Bodø lufthavn	Annet	2 850		
Luft	7	Nordland	Ny lufthavn i Mo i Rana	Annet	1 800		
Kyst	8	Nordland	Andenes	Innseiling	440		
Kyst	8	Nordland	Røst	Innseiling	165		
Kyst	8	Troms og Finnmark	Gamvik	Forskuttering	43	29	
Kyst	8	Troms og Finnmark	Kamøyvær	Forskuttering	20	14	
Kyst	8	Troms og Finnmark	Senjahopen	Forskuttering	76	51	
Kyst	8	Troms og Finnmark	Engenes	Forskuttering	57	38	
Kyst	8	Troms og Finnmark	Vardø	Innseiling	65	135	
Kyst	8	Troms og Finnmark	Årviksand	Innseiling	67		

Tabell 12.2 Investeringsportefølje: prosjekter/effektpakker prioritert for oppstart 2022–2027, periodisering pr. mars 2021. Mill. kroner<sup>1</sup>

Sektor	Korr.	Fylke	Tiltak	Kategori	Stat 22–27	Stat 28–33	Bom/ andre 22–33
Kyst	8	Troms og Finnmark	Kjøllefjord	Innseiling	208		
Kyst	8	Nordland	Værøy	Innseiling	300	74	
Kyst	8	Troms og Finnmark	Leirpollen	Innseiling	109		
Kyst	8	Nordland	Svolvær–Raftsundet	Farvannstiltak	143		
Kyst	8	Nordland	Bognes–Tjeldsundet–Harstad	Farvannstiltak	284		
Kyst	8	Svalbard	Longyearbyen	Havn	406		
Vei	8	Troms og Finnmark	E45 Kløfta	Skred	1 124		
Vei	8	Nordland, Troms og Finnmark	Hålogalandsveien (E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta)	Store prosjekt (OPS)	4 660	3 352	241
Vei	8	Troms og Finnmark	E8 Sørbotn–Laukslett	Store prosjekt	1 961		
Vei	8	Nordland	E6 Megården–Mørsvikbotn	Store prosjekt	9 556		
Vei	8	Nordland	E10 Nappstraumen–Å	Skred	170	1 000	
Vei	8	Nordland	E6 Narviktunnelen	Store prosjekt	200	465	285
Vei	8	Troms og Finnmark	Utbedringsstrekninger rv. 94 (Mollstrand–Grøtnes og Akkarfjord–Jansvannet)	Utbedringsprosjekt	990		
Vei	8	Troms og Finnmark	E8 Flyplasstunnelen	Store prosjekt	50	630	1 120
Jbane	U <sup>3</sup>	Flere	Bedre nettdekning	Nye effektpakker	2 600		
Jbane	U <sup>3</sup>	Flere	Kombitransport Oslo–Narvik via Sverige <sup>2</sup>	Nye effektpakker	865	1 583	
Kollek./vei	U <sup>3</sup> /4	Vestland	Bybanen til Åsane (tilskudd) og E39 Fløyfjellstunnelen <sup>4</sup>	50/50-prosjekt/ store prosjekt	2 780	4 926	
Sum					94 951	126 736	47 249

<sup>1</sup> Tabellen viser kostnader i planperioden 2022–2033. Eventuelle kostnader før 2022 og etter 2033 er ikke vist.

<sup>2</sup> De fire effektpakkene for kombitransport på jernbane skal porteføljestyres samlet, slik at periodiseringen i prosjektlisten av de enkelte effektpakkene ikke er førende for den videre prioriteringen.

<sup>3</sup> «U» indikerer at tiltaket ikke er plassert i en spesifikk korridor.

<sup>4</sup> Endelig statlig bidrag og bompengebidrag i hvert av de to prosjektene vil bli gjenstand for forhandlinger med lokale myndigheter, jf. kapittel 11.11.3. For selve bybaneutbyggingen er det aktuelt med inntil 50 prosent statlig bidrag.



Virksomhetene skal minimum én gang i året legge fram en revidert porteføljeprioritering. I denne skal virksomhetenes prioritering bestemmes av samfunnsøkonomisk prissatt lønnsomhet, ikke-prissatte virkninger, vurdering av usikkerhet og håndtering av teknologirisiko og annen risiko. En forutsetning for prioritering av et prosjekt eller tiltak skal være at dette er optimalisert og modent for prioritering. Virksomhetene skal videre ta hensyn til avhengigheter mellom prosjekter og tiltak. Dersom det i sum gir større samfunnsøkonomisk lønnsomhet å gjennomføre prosjekter i en annen rekkefølge enn det hvert enkelt prosjekts lønnsomhet skulle tilsi, for eksempel at samtidig gjennomføring gir kostnadsreduksjoner for to nærliggende prosjekter eller tiltak, så velges den rekkefølgen som i sum gir størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Ved kostnadsøkninger skal virksomhetene vise hvordan disse dekkes inn, og ved reduksjoner skal virksomhetene vise hva som prioriteres opp. Dette gir forsterket insentiv for effektiv ressursbruk. Årlige porteføljeprioriteringer skal være offentlig tilgjengelige. Regjeringens mål om mer for pengene i transportsektoren er nærmere omtalt i kapittel 4.

Regjeringen tar sikte på en gradvis innfasing av ressursene i planen. Ressursbruken i det enkelte budsjettår vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget i statsbudsjettet, innenfor rammene som følger av handlingsregelen og til-

standen i norsk økonomi. Endringer i det budsjettmessige handlingsrommet framover vil kunne påvirke innfasing og gjennomføring av planen. De økonomiske rammene i planperioden er nærmere omtalt i kapittel 10.

Nasjonal transportplan 2022–2033 er en dynamisk plan, og stortingsmeldingen er basert på informasjon, prognoser og estimater som er tilgjengelig pr. mars 2021. Det er betydelig usikkerhet om nytte og kostnader i store investeringsprosjekter. Teknologisk utvikling og økonomiske sjokk kan endre grunnleggende forutsetninger og samfunnsbehov. Effektiv bruk av ny teknologi er nærmere omtalt i kapittel 5. Planlegging og modning av prosjektene kan avdekke ny og avgjørende informasjon. Det må tas høyde for kapasitet i markedet og tilstrekkelig konkurranse om oppdragene for å legge til rette for god kostnadskontroll. Regjeringen må derfor i oppfølgingen av planen løpende ta innover seg ny informasjon og ta høyde for risiko og endrede behov i samfunnet.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

Tilråding fra Samferdselsdepartementet  
19. mars 2021 om Nasjonal transportplan 2022–  
2033 blir sendt Stortinget.



Bestilling av publikasjoner

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon  
[www.publikasjoner.dep.no](http://www.publikasjoner.dep.no)  
Telefon: 22 24 00 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på  
[www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no)

Omslag: Utsnitt av tegning av Alan Hodzic, 11 år.  
Bearbeidet for trykk av Melkeveien Designkontor AS.  
Synstolkning: Tegning av vei, blokkbebyggelse, buss  
med passasjerer, fotgjengere, trafikkskilt og helikopter.

Kapittelillustrasjoner: Melkeveien Designkontor AS

Trykk: Departementenes sikkerhets- og  
serviceorganisasjon – 03/2021

