



## Statens vegvesen

Sogn og Fjordane fylkeskommune  
Askedalen 2  
6863 LEIKANGER

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:  
Anne-Gjertrud Caspersen /  
22073254

Vår referanse:  
15/240014-80

Deres referanse:

Vår dato:  
14.06.2017

### **Prosess mot fylkeskommunene – Statens vegvesens handlingsprogram, skredsikring fylkesveg, flaskehalser for tømmertransport på fylkesveg**

Vi viser til Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og det pågående arbeidet med Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2018–2023.

Nedenfor følger informasjon om følgende prosesser; Arbeidet med Statens vegvesens handlingsprogram 2018–2023, prosess knyttet til fordeling av midler til skredsikringstiltak på fylkesvegnettet samt prosess knyttet til tilskudd for å fjerne flaskehalser for tømmertransport på fylkesvegnettet. Statens vegvesen vil også orientere om prosessene på møtet med fylkeskommunene 20. juni.

#### **Prosess knyttet til Statens vegvesens handlingsprogram**

Vi viser til Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* som regjeringen la fram 5. april 2017. Stortinget behandler meldingen 19. juni 2017.

Det skal på bakgrunn av meldingen og Stortingets behandling av denne, utarbeides sektorvise handlingsprogrammer for det statlige transportnettet. Disse skal blant annet inneholde konkrete investeringsplaner for perioden 2018–2023, med en beskrivelse av planprogram for store prosjekter i perioden 2024–2029. I meldingen blir det presisert at transportetatene skal utarbeide handlingsprogram for seksårsperioden 2018–2023, mot tidligere fireårsperiode.

Transportetatene fikk retningslinjer for arbeidet med de sektorvise handlingsprogrammene fra Samferdselsdepartementet 7. juni, jf. vedlegg. Handlingsprogrammet blir sendt til fylkeskommunene og storbykommunene for uttalelse 13. oktober 2017 fra Statens vegvesens regionkontorer. Vi ber fylkeskommunene sende sine uttalelser tilbake til

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 OSLO

Telefon: 02030  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

regionkontorene innen 1. januar 2018. Vegdirektøren stadfester handlingsprogrammet i februar 2018.

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det prioritert midler til tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet. Regjeringen foreslår også en tilskuddsordning for å fjerne flaskehalser for tømmertransport på fylkesvegnettet. Begge tilskuddsordningene er omtalt på side 113 i meldingen. Nedenfor følger ytterligere orientering om tilskuddsordningene.

### **Fordeling av midler på post 62 Tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet**

I inneværende handlingsprogramperiode (2014–2017) ble midler på post 62 fordelt mellom fylker med utgangspunkt i andel med høy skredfaktor (tidligere kalt prioriteringsfaktor). Fordelingen ble justert noe for å sikre gjennomføringen av igangsatte tiltak i perioden 2010–2013. I tillegg hadde Samferdselsdepartementet «forskutert» prioriteringen av enkelte tiltak. Den økonomiske rammen på post 62 for perioden 2014–2017 var på 2 564 mill. 2013-kr. Omregnet til 2017-prisnivå er dette 2 788 mill. kr. Fordelt på fire år er årlig gjennomsnitt på 641 mill. kr.

For perioden 2018–2029 er det satt av 12 000 mill. kr i 2017-kr. Årlig gjennomsnitt er 1 000 mill. kr. I første seksårsperiode (2018–2023) er det satt av 745 mill. 2017-kr i årlig gjennomsnitt, som tilsvarer bevilgningen for 2017. I siste seksårsperiode (2024–2029) er det satt av 1 255 mill. 2017-kr i årlig gjennomsnitt. Vi viser til tabellen på side 89 i meldingen.

Statens vegvesen legger opp til å fordele midlene mellom fylkeskommunene for perioden 2018–2023 som del av arbeidet med handlingsprogrammet. Hovedprinsippet er fortsatt å benytte pro rata fordeling etter skredfaktor fordi dette gir en mest mulig objektiv fordeling. Fordelingen vil bli basert på kartleggingen av skredsikringsbehovet på riks- og fylkesvegnettet som ble gjennomført i 2015. Det kan bli aktuelt med noen justeringer for å sikre gjennomføringen av prioriterte tiltak.

Vi viser også til at det ble orientert om opplegget i møte i kontaktutvalget mellom fylkesrådmannskollegiet og vegdirektøren 9. mai 2017.

### **Tilskuddsordning for å fjerne flaskehalser for tømmertransport på fylkesvegnettet**

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* foreslår regjeringen en tilskuddsordning som retter seg mot flaskehalser på fylkesvegnettet for å bidra til funksjonell og effektiv tømmertransport. Det er satt av 300 mill. kr i perioden 2018–2023, dvs. årlig gjennomsnitt på 50 mill. kr.

I forståelse med Samferdselsdepartementet og Landbruks- og matdepartementet samarbeider Statens vegvesen direkte med Norges skogeierforbund (NSF) om grunnlaget for prioriteringene. Vi har mottatt en oversikt fra NSF med de bruene som de vurderer som de aller viktigste flaskehalsene for tømmertransporten.

Statens vegvesen legger til grunn at tilskuddsordningen kun skal dekke nødvendige forsterkningstiltak. Dersom fylkeskommunen ønsker å benytte anledningen til å oppgradere brua til en høyere standard, legger vi til grunn at kostnadene utover forsterkning dekkes av fylkeskommunen.

Det skal utarbeides et program for perioden 2018–2023 som viser hvilke bruer som skal inngå i ordningen, kostnader og gjennomføringstidspunkt. Programmet skal sendes på høring til fylkeskommunene og skog- og trenæringen samtidig med at etatens forslag til handlingsprogram for perioden 2018–2023 (2029) sendes til uttalelse 13. oktober 2017. Ettersom klassifisering av en del bruer gjenstår og tiltak og kostnader for den enkelte bru må avklares, kan det bli vanskelig å fastlegge et detaljert program for hele perioden. Det er derfor aktuelt å utarbeide et program for de to – tre første årene, og så sende et endelig program for perioden 2018–2023 på høring i 2018.

Styrings- og strategistaben  
Med hilsen

Jan Fredrik Lund  
Avdelingsdirektør

Anne-Gjertrud Caspersen  
Seniorrådgiver

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Likelydende brev sendt til

Akershus fylkeskommune, Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO

Aust-Agder fylkeskommune, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL

Buskerud fylkeskommune, Postboks 3563, 3007 DRAMMEN

Finnmark Fylkeskommune, Henry Karlsens plass 1, 9815 VADSØ

Hedmark fylkeskommune, Postboks 4404 Bedriftssenteret, 2325 HAMAR

Hordaland fylkeskommune, Postboks 7900, 5020 BERGEN

Møre og Romsdal fylkeskommune, Postboks 2500, 6404 MOLDE

Nordland fylkeskommune, Moloveien 16 Fylkeshuset, 8048 BODØ

Nord-Trøndelag fylkeskommune, Fylkets hus, Postboks 2560, 7735 STEINKJER

Oppland fylkeskommune, Postboks 988, 2626 LILLEHAMMER

Oslo kommune postmottak Oslo kommune postmottak, Rådhuset, 0037 OSLO

Rogaland fylkeskommune, Postboks 130 Sentrum, 4001 STAVANGER

Sogn og Fjordane fylkeskommune, Askedalen 2, 6863 LEIKANGER

Sør-Trøndelag fylkeskommune, Postboks 2350 Sluppen, 7004 TRONDHEIM

Telemark fylkeskommune, Postboks 2844, 3702 SKIEN

Troms fylkeskommune, Postboks 6600, 9296 TROMSØ

Vest-Agder fylkeskommune, Postboks 517 Lund, 4605 KRISTIANSAND S

Vestfold fylkeskommune, Postboks 2163, 3103 TØNSBERG

Østfold fylkeskommune, Postboks 220, 1702 SARPSBORG

Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2018-2029  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

17/926

Dato

06.06.2017

## **Foreløpige retningslinjer for etatenes arbeid med handlingsprogrammer**

Regjeringen la 5. april 2017 fram Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029. Meldingen vil bli behandlet i Stortinget 19. juni 2017.

Vedlagt er Samferdselsdepartementets foreløpige retningslinjer og prosjektlistene for Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Kystverkets sektorvise handlingsprogrammer.

Det vil bli sendt ut oppdaterte retningslinjer for etatenes handlingsprogram etter at Stortinget har behandlet meldingen.

Med hilsen

Kjell Rosanoff (e.f.)  
avdelingsdirektør

Eirik Vårdal Kvalheim  
førstekonsulent

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

# **Foreløpige retningslinjer for transportetatenes arbeid med sektorvise handlingsprogram for Nasjonal transportplan 2018-2029**

## **1. Innledning – rammer for arbeidet**

Regjeringen la 5. april 2017 fram Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029. Meldingen vil bli behandlet i Stortinget 19. juni 2017. Det vil bli sendt ut oppdaterte retningslinjer for etatenes handlingsprogram etter at Stortinget har behandlet meldingen.

Det skal på bakgrunn av meldingen, og Stortingets behandling av denne, utarbeides sektorvise handlingsprogrammer. Disse skal blant annet inneholde mer konkrete investeringsplaner for perioden 2018-2023, med en beskrivelse av perioden 2024-2029, jf. blant annet kapittel 5 og 13 i Nasjonal transportplan 2018-2029.

Samferdselsdepartementet gir med dette foreløpige retningslinjer for Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Kystverkets utarbeiding av sektorvise handlingsprogrammer. Eventuelle supplerende retningslinjer vil bli oversendt når Stortinget har behandlet meldingen.

Prioriteringer av ressursene innenfor Avinor blir styrt av selskapets organer innenfor gjeldene vedtekter og rammebetingelser. I meldingen er det satt av midler til investeringer innenfor luftfarten. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Avinor med egne oppdragsbrev i forbindelse med disse prosjektene.

Samferdselsdepartementet setter følgende frister for arbeidet med sektorvise handlingsprogrammer:

1. Utkast til handlingsprogrammer sendes på høring til fylkeskommunene, og storbykommunene Stavanger, Bergen, Trondheim og Oslo 13. oktober 2017
2. Fylkeskommunene og storbykommunene har frist 1. januar 2018 for å gi synspunkter
3. Handlingsprogrammene fastsettes av den enkelte etat innen 1. februar 2018

Handlingsprogrammene skal ta utgangspunkt i den innretningen regjeringen trekker opp i Nasjonal transportplan 2018-2029 og som blant annet er konkretisert gjennom etappemålene og indikatorene i kapittel 3 og 5 i meldingen. For å nå målene i Nasjonal transportplan 2018-2029 er det prioritert midler til en rekke investeringsprosjekter, og det legges også opp til å bruke store ressurser på drift, vedlikehold og fornying av eksisterende infrastruktur. Etatene bes i handlingsprogrammene om å vise hvordan innsatsen bidrar til måloppnåelse.

Retningslinjene for handlingsprogrammene gis med utgangspunkt i de samlede rammene og den angitte fordelingen mellom og innen sektorene. Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder detaljerte prosjektlister, jf. vedlegg 1-3 i meldingen. Prosjektlisterne er vedlagt retningslinjene og skal ligge til grunn for handlingsprogrammene. Dersom forutsetninger er endret, må etatene gjøre nødvendige tilpasninger i handlingsprogrammene innenfor de gitte økonomiske rammene. For enkelte jernbanetiltak er det lagt opp til en rammestyring av prosjektporteføljen. Dette innebærer at de prosjektvise økonomiske disponeringene i vedlegg

2 i meldingen kan fravikes, så lenge det samlede investeringsomfanget innenfor de gitte rammene holdes uendret, jf. omtale under.

Utvidelsen av planperioden for Nasjonal transportplan fra ti til tolv år, med inndeling i to seksårsperioder, gjør det nødvendig å vurdere hvor ofte planen bør revideres.

Departementet vil komme tilbake til dette i tilknytning til oppstart av arbeidet med neste Nasjonal transportplan.

## 2. Økonomiske rammer

Ved utarbeidelse av handlingsprogrammene legges det til grunn en samlet økonomisk ramme på 825 012 mill. kr i planperioden 2018-2029, fordelt med 361 722 mill. kr i første seksårsperiode og 463 290 mill. kr i siste seksårsperiode. Beløpene er eksklusiv midler til Nye Veier AS, Særskilte transporttiltak, bidrag til flytting av Bodø lufthavn og bidrag til ny lufthavn i Mo i Rana, Pilot-T, tilskudd til Smartere Byer og Alternativt kjernenett.

Tabell 1 Rammefordeling av statlige midler og annen finansiering. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2017-kr.

	NTP 2018-2023	NTP 2024-2029	NTP 2018-2029
Vegformål <sup>1)</sup>	34 285	44 772	39 529
Jernbaneformål	23 802	29 354	26 578
Kystforvaltning	2 199	3 089	2 644
<b>Sum</b>	<b>60 287</b>	<b>77 215</b>	<b>68 751</b>
Annen finansiering (anslag) <sup>2)</sup>			10 900

<sup>1)</sup> Inkl. midler til Statens vegvesen, rammetilskudd fylkesveger, inkl. tunnelsikkerhetsforskrift og tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene. Midlene til Nye Veier AS er ikke inkludert.

<sup>2)</sup> Annen finansiering er basert på bompenger stilt til disposisjon

Departementet understreker at etatene ved utforming av handlingsprogrammene må ta hensyn til at disse også skal fungere som et effektivt styringsredskap ved avvik mellom budsjett og plan, jf. at de årlige bevilgningene først endelig fastsettes ved budsjettbehandling i Stortinget. Det skal i handlingsprogrammene legges opp til en opptrapping av midlene gjennom perioden. Som en teknisk forutsetning skal lineær opptrapping legges til grunn. Vedtatt budsjett for 2018 skal benyttes som utgangspunkt så snart dette foreligger.

Regjeringen har i Nasjonal transportplan 2018-2029 redegjort for at endringer i det økonomiske handlingsrommet fremover vil kunne påvirke innfasing og gjennomføring av planen. Prosjekt som inngår i handlingsprogrammene vil måtte vurderes i de årlige budsjettframleggene for Stortinget, og oppstart vil avhenge av de årlige budsjettprioriteringene. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet vil bli tillagt vekt ved oppfølging av de årlige budsjettene.

Hensynet til rasjonell anleggsdrift, både for igangsatte og nye prosjekter, skal legges til grunn ved utarbeidelse av handlingsprogrammene.



Med unntak av jernbaneprosjekter skal det gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2) for prosjekter med kostnadsoverslag over 750 mill. kr. Denne kvalitetssikringen må være gjennomført før prosjektene tas opp til bevilgning. Jernbaneprosjekter omfattes ikke av KS2-ordningen. Disse prosjektene skal gjennomgå en ekstern kvalitetssikring (tilsvarende KS2-ordningen). Bane NOR har ansvaret for å sette i gang en slik ekstern kvalitetssikring. Prosjektene innenfor Avinors område vil, som tidligere nevnt, bli fulgt opp i egne oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet til Avinor.

## 2.1 Statens vegvesen

Fordelingen av økonomiske rammer til vegformål er vist i tabell 5.4 i Nasjonal transportplan 2018-2029.

Det legges til grunn en samlet ramme på 254 370 mill. kr til investeringer på riksvegnettet (post 29, 30, 31, 36 og 37) i regi av Statens vegvesen i planperioden, fordelt med 103 578 mill. kr i første seksårsperiode og 150 792 mill. kr i siste seksårsperiode, jf. tabell 2. Departementet viser videre til kapittel 13 og de vedlagte prosjektlister for fordelingen av investeringer på riksveger per korridor.

Tabell 2 Økonomiske rammer for Statens vegvesen. Årlig gjennomsnitt mill. 2017 - kr

	2018-2023	2024-2029	2018-2029
Post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikanter- og kjøretøytilsyn m.m.	12 575	14 479	13 527
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	2 410	1 398	1 904
Post 30 Riksveginvesteringer			
<i>Store prosjekter riksveg</i>	6 865	13 150	10 007
<i>Byvekstavtaler</i>	1 739	2 266	2 002
<i>Programområdetiltak</i>	2 398	3 753	3 075
<i>Nasjonale turistveger</i>	160	93	126
<i>Fornyelse av riksveg</i>	1 531	425	978
<i>Planlegging og grunnnerv</i>	1 139	2 006	1 572
<i>Ikke rutefordelte midler</i>	342	558	450
Post 31 Skredsikring riksveger	565	1 485	1 025
Post 36 E16 over Filefjell	82	0	41
Post 37 E6 Vest for Alta	34	0	17
Post 61 Rentekompenasjon for transporttiltak i fylkene	236	236	236
Post 62 Tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet	745	1 255	1 000
Post 63 Tilskudd gang- og sykkelveger	100	353	227
Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester	1 567	1 517	1 542
<b>Sum Statens vegvesen</b>	<b>32 485</b>	<b>42 972</b>	<b>37 729</b>
Annen finansiering total <sup>1)</sup>			10 900

<sup>1)</sup> Er basert på bompenger stilt til disposisjon. Bompengene er i Nasjonal transportplan 2018-2029 ikke fordelt mellom de to seksårsperiodene.



I første seksårsperiode (2018-2023) skal finansiering av store prosjekter presenteres år for år. For perioden 2024-2029 kan beløpene oppgis samlet. For spesifiserte prosjekter må det oppgis hvilke plangrunnlag som er lagt til grunn for oppgitte kostnadsanslag, og hvilken usikkerhet som er knyttet til disse.

Det er i Nasjonal transportplan 2018-2029 lagt til grunn delvis bompengefinansiering av flere prosjekter. Totalt i perioden er det foreløpig anslått at annen finansiering vil kunne bidra med anslagsvis 131 mrd. kr på riksvegnettet. Dersom forutsetninger nå er endret, må etaten i arbeidet med handlingsprogrammet gjøre nødvendige justeringer av bompengeanslagene.

### **2.1.1 Programområdetiltak**

Det legges til grunn 36 900 mill. kr i planperioden til programområdetiltak som nå samles i én pott. En del av midlene skal gå til utbedring av lengre strekninger. Midlene benyttes for øvrig til mindre omfattende utbedringer av eksisterende veg samt målrettede tiltak for gående og syklende, trafiksikkerhet, miljø, service, kollektivtransport og universell utforming. Hensikten med å samle midlene er å øke fleksibiliteten som kan gi en mer effektiv gjennomføring.

Programområdetiltakene skal konkretiseres i Statens vegvesens handlingsprogram for 2018-2023. Det skal i handlingsprogrammet utarbeides en struktur som gjør at det kan rapporteres på måloppnåelse på de enkelte programområdene i de årlige budsjettproposisjonene. I handlingsprogrammet skal det fremgå hvordan Statens vegvesen legger opp til å fordele midlene mellom de ulike typene programområdetiltak.

SVV/VD står fritt til å gjøre sine prioriteringer av programområdemidler. Imidlertid bør langsiktig nytteverdi vektlegges. Tiltak, eksempelvis midtrekkverk, på en strekning som snart skal bygges ny bør prioriteres lavere enn tilsvarende prosjekt med lengre levetid.

### **2.1.2 Fylkesvegnettet**

Det er lagt til grunn 12 000 mill. kr til skredsikring på fylkesvegnettet, fordelt med 4 470 mill. kr første seksårsperiode og 7 530 mill. kr i siste seksårsperiode. Det skal utarbeides en plan for tilskudd til skredsikring av fylkesvegnettet. Departementet legger til grunn at dette skjer i dialog med fylkeskommunene.

Rentekompensasjonsordningen for transporttiltak i fylkene videreføres. Det legges til grunn 2 832 mill. kr i planperioden.

Det er to rammetilskudd til fylkesveg på Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett som er en del av den økonomiske rammen i NTP. Den totale tilskuddsrammen er satt til 15 600 mill. kr i planperioden. Den økonomiske kompensasjonen som ble gitt i forbindelse med iverksettelsen av tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesveg i 2015 blir videreført til 2019.

Det skal etableres en tilskuddsordning som retter seg mot flaskehalser på fylkesveg med en ramme på 50 mill. kr årlig over en periode på seks år. Midlene skal bidra til en funksjonell og

effektiv tømmertransport. Statens vegvesen skal i handlingsprogrammet for 2018–2023 utarbeide forslag til et prosjektprogram for den totale summen på 300 mill. kr over seks år, som vil bli forelagt skog- og trenæringen og berørte fylkeskommuner. Midlene skal hentes fra det årlige rammetilskuddet til fylkeskommunene og er ikke en del av midlene i tabell 2.

### **2.1.3 Bymiljøavtaler og byvekstavtaler**

Det er et mål at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Føringer for videre arbeid med bymiljøavtaler og byvekstavtaler i de ni største byområdene framgår av Nasjonal transportplan 2018-2029.

Det er lagt til grunn 24 024 mill. kr i planperioden på vegbudsjettet til kollektiv-, sykkel- og gangetiltak langs riksveg i byområder med bymiljøavtale eller byvekstavtale. Midlene skal fordeles mellom byområdene på grunnlag av forhandlinger. Vi legger til grunn at aktuelle tiltak i det enkelte byområdet innenfor avtaleperioden skal, så langt det er mulig, avklares ved forhandlingene, og at statlige tiltak ses i sammenheng med fylkeskommunale og kommunale tiltak for å sikre best mulig måloppnåelse. Vi ber om at Statens vegvesen utarbeider et faglig grunnlag som gir oversikt over konkrete programområdetiltak som kan være aktuelle å gjennomføre i de aktuelle byområdene, og som kan legges til grunn i forhandlingene.

Midlene over vegbudsjettet til kollektiv-, sykkel- og gangetiltak inngår i en samlet ramme på 66,4 mrd. kr til bymiljøavtaler, byvekstavtaler og Belønningsordningen i planperioden. Rammen inkluderer også om lag 1 mrd. kr til stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen, jf. omtale under kapittel 2.2, samt om lag 24,1 mrd. kr til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-ordningen) og 17,2 mrd. kr i belønningsmidler. Det er viktig med en helhetlig tilnærming for den samtlende statlig innsatsen, og at de ulike ordningene ses i sammenheng med sikte på best mulig måloppnåelse.

## **2.2 Jernbanedirektoratet**

Fordelingen av økonomiske rammer til jernbaneformål er vist i tabell 5.6 i Nasjonal transportplan 2018-2029.

Jernbanedirektoratet har et helhetlig og koordinerende ansvar i jernbanesektoren. I tillegg til å være bestiller av infrastrukturtjenester fra Bane NOR, har direktoratet bl.a. ansvaret for kjøp av persontransporttjenester med tog. Jernbanedirektoratets helhetlige ansvar skal gjenspeiles i handlingsprogrammet. Dette innebærer at handlingsprogrammet skal være et samlet handlingsprogram for sektoren, noe som i tillegg til infrastrukturinvesteringer omfatter utvikling av togtilbudet, salgs- og billetteringstjenester, materiellstrategi mv.

Det legges til grunn en samlet ramme til investeringene (post 72 og 73) på 196 692 mill. kr i planperioden 2018-2023, fordelt med 86 310 mill. kr i første seksårsperiode og 110 382 mill. kr i siste seksårsperiode, jf tabell 3. Fordelingen av prosjekter og tiltak fremgår av kapittel 13 i Nasjonal transportplan 2018-2029 og de vedlagte prosjektlistene.

Tabell 3 Økonomiske rammer for Jernbanedirektoratet.. Årlig gjennomsnitt mill. 2017 - kr

	2018-2023	2024-2029	2018-2029
Post 01 Driftsutgifter	371	371	371
Post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger	199	199	199
Post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold	8 847	10 386	9 617
Post 72 Kjøp av infrastrukturtjenester – planlegging av investeringer <sup>1)</sup>	1 283	1 843	1 563
Post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – Investeringer	13 102	16 554	14 828
<b>Sum kap. 1352</b>	<b>23 802</b>	<b>29 354</b>	<b>26 578</b>
Programområder <sup>2)</sup>			
<i>Tekniske tiltak</i>	123	123	123
<i>Sikkerhet og miljø</i>	580	580	580
<i>Stasjoner og knutepunkter<sup>3)</sup></i>	330	330	330
<b>Sum programområder</b>	<b>1 033</b>	<b>1 033</b>	<b>1 033</b>
Store prosjekt (fratrasket sum programområder)	13 352	17 365	15 358

<sup>1)</sup>Post 72 dekker også planlegging av programområder

<sup>2)</sup>Ekskl. planlegging.

<sup>3)</sup>Inkluderer 996 mill. kr i planperioden til stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen i bymiljøavtalene/byvekstavtalene

Tabellen inkluderer ikke merverdiavgift på kjøp av infrastrukturtjenester

Når det gjelder programområdene, vil det være behov for mer detaljplanlegging i handlingsprogrammet.

Vi viser til omtale av byvekstavtalene under kapittel 2.1.3. På jernbanebudsjettet er det lagt til grunn 996 mill. kr i planperioden til stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen i byområder som inngår avtale. Vi ber om at Jernbanedirektoratet utarbeider et faglig grunnlag som gir oversikt over konkrete tiltak som kan være aktuelle å gjennomføre, og som kan legges til grunn i forhandlingene.

### Prosjektpakker og rammestyring

For å oppnå en mest mulig effektiv utbygging av prosjektene definert som InterCity-utbyggingen (prosjekter på Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Dovrebanen samt utbygging av Ringeriksbanen), tiltakene i godspakken og Rutemodell 2027, legger regjeringen opp til at Bane NOR SF i tråd med sine avtaleforpliktelser med Jernbanedirektoratet og innenfor økonomiske rammer og vedtatte milepæler gitt av Samferdselsdepartementet, regjering og Storting, på selvstendig grunnlag kan styre den samlede porteføljen av prosjekter, jf. omtale i kapittel 5 i stortingsmeldingen.

Departementet viser til nærmere rammer og føringer for omtale av utbyggingen av InterCity-strekningene i stortingsmeldingens kapittel 5. Det følger av dette at disponeringene i

handlingsprogrammet kan fravike fra meldingens vedlegg 2, så fremt de samlede investeringene i tiltak definert som InterCity holdes innenfor den samlede rammen til dette formålet gitt i stortingsmeldingen.

For utbygging av tiltak i godspakken og Rutemodell 2027 legger departementet til grunn at Jernbanedirektoratet sammen med Bane NOR SF og relevante aktører prioriterer utbyggingsrekkefølgen for tiltakene ut fra hensynet til fremdrift, effekter, effektiv ressursutnyttelse og nytte for samfunnet.

Direktoratet skal i handlingsprogrammet redegjøre nærmere for hvordan prosjektporteføljen skal styres og vise disponering av midler til de ulike enkelttiltakene.

### Drift og vedlikehold

Departementet har i stortingsmeldingen lagt opp til at bevilgningene til drift og vedlikehold antas å redusere vedlikeholdsetterlepet med om lag én tredel. Bak dette ligger det en forutsetning om effektiviseringsgevinster som følger av jernbanereformen, herunder flerårige avtaler. Departementet vil i statsbudsjettet for 2018 redegjøre nærmere om fullmakter mv. til å inngå flerårige avtaler. Som et resultat av dette kan forutsetningene for arbeidet med drift og vedlikehold endre seg sammenliknet med omtalen i meldingen. Direktoratet må i utarbeidelsen av handlingsprogrammet ta høyde for dette.

### 2.3 Kystverket

Fordelingen av økonomiske rammer til Kystverket er vist i tabell 5.8 i Nasjonal transportplan 2018-2029.

Det legges til grunn en samlet statlig planramme for investeringer til kystformål (post 30 og 45) på totalt 16 734 mill. kr i planperioden 2018-2023, fordelt med 6 798 mill. kr i første seksårsperiode og 9 936 mill. kr i siste seksårsperiode, jf tabell 4. Fordelingen av prosjekter og tiltak fremgår av kapittel 13 i Nasjonal transportplan 2018-2029 og de vedlagte prosjektlistene.

Tabell 4 Økonomiske rammer for Kystverket. Årlig gjennomsnitt mill. 2017 - kr

	2018-2023	2024-2029	2018-2029
Post 01 Driftsutgifter	800	936	868
Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold	827	1 348	1 087
Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	306	308	307
Post 60 Tilskudd fiskerihavner	60	80	70
Post 71 Tilskudd havnesamarbeid	7	-	3
Post 72 Tilskudd overføring av gods	100	183	142
Post 73 Tilskudd havn	100	233	167
<b>Sum</b>	<b>2 199</b>	<b>3 089</b>	<b>2 644</b>

Alle størrelser er oppgitt inkl. mva, og er ikke nedjustert som følge av nettooverføringen av merverdiavgift på Kystverkets budsjett.

I første seksårsperiode (2018-2023) skal finansiering av store prosjekter presenteres år for år. For perioden 2024-2029 kan beløpene oppgis samlet

Kystverket bes omtale farleds- og fiskerihavnprosjektene, investeringer i navigasjonsinfrastruktur, fornyelse av utstyr på trafikkssentralene og anskaffelse av nye multifunksjonsfartøy i handlingsprogrammet. I tillegg omtales større vedlikehold på navigasjonsinfrastrukturen og større vedlikehold av moloer og kaier.

I Prop. 84 S (2016-2017) Ny inndeling av regionalt folkevalgt nivå foreslås at eierskapet og ansvaret for drift og utbygging av de statlige fiskerihavnene overføres til regionalt folkevalgt nivå fra 2020. Det er lagt til grunn at alle prosjekter som er satt i gang før den formelle overføringen vil bli slutført av Kystverket. Kystverket skal i utgangspunktet legge dette til grunn i handlingsprogrammet, men vi vil komme tilbake dette etter Stortingets behandling av Prop. 84 S (2016-2017).

Det legges foreløpig til grunn at tilskuddsordningen for godsoverføring (incentivordningen) videreføres i tråd med forutsetningene i Prop. 1 S (2016-2017) og Stortingets behandling. Kystverket må sørge for tilstrekkelig ressurser til å kunne følge opp både denne ordningen og tilskuddordningen for effektive havner.

### **3. Målstruktur**

I kapittel 3 og 5 i meldingen er det redegjort for regjeringens mål for transportpolitikken. Det overordnede målet er: Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. For hvert hovedmål er det utarbeidet flere etappemål som uttrykker hva som ønskes oppnådd i planperioden. Det er utviklet indikatorer for de enkelte etappemålene for å vurdere måloppnåelsen. Disse vil inngå i styringen av etatene og oppfølgingen av budsjettene.

Departementet understreker at etatenes arbeid med handlingsprogrammene må legges opp slik at det gir et godt grunnlag for oppfølging av etappemålene i de årlige budsjettene. Departementet vil komme tilbake til bestilling av grunnlagsdata for oppfølging og konkretisering av indikatorer.

### **4. Effektivisering av etatene**

Regjeringen er opptatt av å nå de transportpolitiske målene så effektivt som mulig. Departementet legger derfor til grunn at arbeidet med effektivisering og modernisering av virksomheten i Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Kystverket fortsetter. Arbeidet med effektivisering er nærmere omtalt i kapittel 4 i Nasjonal transportplan 2018-2029.

Statens vegvesen og Jernbaneverket (nå Jernbanedirektoratet) startet et effektiviseringsprogram som del av oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2014-2023. Effektiviseringsprogrammet har som mål å redusere interne, påvirkbare kostnader med 10-15 pst. innen 2023, sammenlignet med en forventet utvikling innenfor disse kostnadene uten effektivisering. Statens vegvesens effektiviseringsprogram videreføres.

Jernbaneverkets effektiviseringsprogram videreføres i Bane NOR SF. Jernbanedirektoratet skal legge til grunn og følge opp effektiviseringsprogrammet i infrastrukturavtalen med Bane NOR SF. Effektiviseringsprogrammet i Bane NOR SF omhandler alle kjerneområdene, inkludert drift og vedlikehold, administrasjon og støtteprosesser og anleggsmarkedet.

Statens vegvesen og Bane NOR skal arbeide videre med å utvikle modeller og indikatorer for å kunne måle effektiviteten internt i etaten/foretaket.

Departementet vil se på Kystverkets organisering og vurdere effektiviseringstiltak med bakgrunn i proposisjon om regionreformen som ble lagt frem våren 2017.

Departementet vil følge opp effektivitet og ressursbruk i underlagte virksomheter, bl.a. ved bruk av nøkkeltall.

## **5. Forskning, utvikling og teknologi**

Det vises til regjeringens strategiske tilnærming til ny teknologi i transportsektoren slik denne er presentert i meldingens kapittel 3, samt omtale av FoU, innovasjon og kunnskapsbehov. Det forventes at etatene har et bevisst forhold til sin egen rolle i oppfølgingen av teknologistrategien og tar aktive grep for å gi strategien konkret innhold på egne fagfelt. Grepene skal så langt som mulig synliggjøres i handlingsprogrammene på den formen som etatene selv mener er mest hensiktsmessig.

Etatene gjør en betydelig innsats innen FoU. Deler av denne innsatsen er rettet inn mot å utvikle løsninger som gjør det mulig å løse etatenes egne oppgaver på en mer effektiv måte, og departementet legger til grunn at etatene vil fortsette å benytte FoU til dette formålet, herunder vurdere muligheter knyttet til ny teknologi. Samtidig er det som beskrevet i kapittel 3 i meldingen betydelige kunnskapsbehov og muligheter for transportsektoren fremover. Departementet forventer at etatene også deltar aktivt i FoU-arbeid som gjør etatene i stand til å være en god rådgiver for departementet når det gjelder fremtidige transportbehov, kapasitetsbehov i infrastrukturen og endringer i sektoren knyttet til klimateknologi og digitalisering. Videre bør etatene vurdere hvordan man kan legge til rette for forsøk med ny teknologi og nye mobilitetsløsninger som andre aktører gjennomfører, men der forsøk/demonstrasjon gjennomføres på infrastruktur etatene er ansvarlige for.

Videre ber departementet om at de konkrete satsingene på ITS/digitalisering beskrevet i meldingens kapittel 3 (tjenester/tiltak rettet mot persontransporten, næringsliv/godstransport, trafikkstyringssystemer og intelligent drift og vedlikehold av infrastruktur) så langt som mulig synliggjøres i handlingsprogrammene, på den måten de ulike etatene anser det som mest hensiktsmessig. Det samme gjelder aktuelle pilotprosjekt som planlegges i perioden.

## **6. Prosess**

Tidsfrister for etatenes arbeid med handlingsprogram er oppgitt innledningsvis. Handlingsprogrammene skal fastsettes av den enkelte etat innen 1. februar 2018.

Fylkeskommunene og storbyene er viktige medspillere for å nå de transportpolitiske målene. Samferdselsdepartementet forutsetter videre at utkast til handlingsprogram på



hensiktsmessig måte gjøres tilgjengelig, slik at fylkeskommuner, større byer og andre interessenter kan uttale seg før endelig handlingsprogram fastsettes i etatene. Utkastet gjøres tilgjengelig 13. oktober, og det settes frist for uttalelser innen 1. januar 2018.

Det bør legges opp til et tverretatlig samarbeid for å få den nødvendige samordningen mellom ulike prosjekter og tiltak. Det konkrete samarbeidet må tilpasses behovet i hvert enkelt tilfelle. Departementet forutsetter at lover, forskrifter, bindinger og andre sentrale forpliktelser følges opp, samt at igangsatte prosjekter gjennomføres med rasjonell anleggsdrift. For etablering av sammenhengende universelt utformede reisekjeder er det nødvendig med samordning mellom etatene og med lokale myndigheter.

Korridor	Vegprosjekter	lgangsatt	Kostnadsoverslag/restbehov pr 1.1.2018			Statlige midler		Annen finansiering
			Statlige midler	Annen finansiering	Sum	2018-2023	2024-2029	2018-2029
1	Rv 110 Ørebekk – Simo	x	125		125	125		
1	E6 Manglerudprosjektet (start)		5 000	8 000	13 000		400	700
1	Rv 22 Bru over Glomma		1 200	1 300	2 500		1 200	1 300
2	E18 Riksgrensen – Ørje	x	63		63	63		
2	E18 Riksgrensen – Ørje, refusjon	x	137		137	137		
2	E18 Knapstad – Retvet, refusjon	x	243		243	243		
2	E18 Retvet – Vinterbro		4 600	2 600	7 200	1 285	3 315	2 600
2	E16 Slomarka – Herbergåsen – Nybakk (start)		3 750	3 350	7 100		300	800
2	E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum		1 100	1 450	2 550	1 100		1 450
3	E18 Bommestad – Sky	x	587	14	601	587		14
3	E18 Varoddbrua	x	591		591	591		
3	E39 Hove – Sandved	x	114	4	118	114		4
3	E39 Eiganestunnelen	x	828	14	842	828		14
3	Rv 23 Dagslett – Linnes	x	706	1 009	1 715	706		1 009
3	Rv 509 Sømmevågen	x	28	93	121	28		93
3	Rv 509 Sømmevågen – Sola skole	x		55	55			55
3	Rv 509 Sømmevågen – Sola skole, refusjon	x		260	260			260
3	E18 Lysaker – Strand		2 250	6 850	9 100	2 250		6 850
3	E18 Strand – Ramstadsletta – Slependen		2 800	9 700	12 500	940	1 860	9 700
3	E18 Slependen – Drengsrud (start)		5 300	10 200	15 500		550	2 000
3	E39 Gartnerløkka – Kolsdalen		1 200	1 800	3 000	250	950	1 800
3	E39 Ålgård – Hove		1 550	2 000	3 550		1 550	2 000
3	E39 Smiene – Harestad		1 350	1 950	3 300		1 350	1 950
3	Rv 19 Moss		Stor usikkerhet i kostnadsoverslag				1 100	1 600
3	Rv 23 Oslofjordforbindelsen, trinn 2		1 630	2 870	4 500	380	1 250	2 870
3	Rv 23 Linnes – kryss E18		680	350	1 030		680	350
3	Rv 42 Eigerøy bru		310		310		310	
3	Rv 282 Holmenbrua		380	380	760	380		380
3	Rv 509 Transportkorridor vest (ekskl. fellesstrekning med Bussveien)			700	700			700
4	E39 Sveгатjørn – Rådal	x	3 406	439	3 845	3 406		439
4	E39 Dregebø – Gryås og Birkeland – Sande N	x	10		10	10		
4	E39 Bjørset – Skei	x	517		517	517		
4	E39 Kvivsvegen, refusjon	x	44		44	44		
4	Rv 555 Sotrasambandet, forberedende arbeider til OPS	x	825		825	825		
4	Rv 555 Sotrasambandet*		5 100	4 500	9 600	4 500	600	4 500
4	E39 Rogfast		3 500	12 780	16 280	3 050	450	12 780
4	E39 Aksdal – Våg (start)		700	700	1 400		250	250
4	E39 Ådland – Sveгатjørn (Hordfast) (start)		29 000	11 000	40 000		14 000	5 000
4	E39 Vågsbotn – Klauvaneset (start)		3 900	1 500	5 400		200	100
4	E39 Bøgstunnelen – Gaular grense		1 100		1 100		1 100	
4	E39 Myrmel – Lunde		500		500	280	220	
4	E39 i Sogn og Fjordane, strekningsvise tiltak Byrkjelo – Sandane						1 000	
4	E39 Volda – Furene		600	300	900		600	300
4	E39 Vegsund – Breivika		1 000	1 800	2 800		1 000	1 800
4	E39 Ørskogfjellet, krabbefelt		130		130	130		
4	E39 Ålesund - Molde (Møreaksen) (start)		29 000	8 000	37 000		6 000	2 000
4	E39 Bolsønes – Årø		900	1 200	2 100		900	1 200
4	E39 Lønset – Hjelset		600	750	1 350	600		750
4	E39 Betna – Vinjeøra – Stormyra		2 100		2 100	2 100		
4	Rv 9 Skomedal	x	23		23	23		
4	Rv 13 Hardangerbrua, refusjon	x	55		55	30	25	
5	E134 Damåsen – Saggrenda	x	1 327	734	2 061	1 327		734
5	E134 Gvammen – Århus	x	932		932	932		
5	E134 Seljord – Åmot	x	130		130	130		
5	Rv 13 Ryfast	x	508	1 332	1 840	508		1 332
5	Rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand	x	296		296	296		
5	Rv 36 Slåttekås – Årnes	x	49	149	198	49		149
5	E134 Strømsåstunnelen, nytt tunneløp (start)		800	800	1 600		200	200
5	E134 Saggrenda – Elgsjø, (start)		1 300	700	2 000		250	150
5	E134 Vågsli – Røldal (start)		3 400	600	4 000		250	50
5	E134 Røldal – Seljestad		2 400	500	2 900		2 400	500
5	E134 Arm til Husøy hamn		120		120		120	
5	Haugalandspakka		160		160	160		
5	E16 Sandvika – Wøyen	x	62	1 377	1 439	62		1 377
5	E16 Bjørum – Skaret	x	2 165	1 960	4 125	2 165		1 960
5	E16 Bagn – Bjørgo	x	733		733	733		
5	E16 Øye – Eidsbru	x	376		376	376		
5	E16 Varpe bru – Smedalsosen	x	100		100	100		
5	E16 Smedalsosen – Borlaug	x	14		14	14		
5	E16 Vossapakken, refusjon	x	84		84	84		
5	Rv 5 Loftesnesbrua	x	108		108	108		
5	E16 Skaret – Hønefoss		5 400	3 200	8 600		5 400	3 200
5	E16 Stanghelle – Arna		7 600	3 400	11 000		7 600	3 400
5	E16 Ringveg øst, Arna – Vågsbotn		2 200	2 300	4 500		2 200	2 300
6	E6 Flyplasskrysset, refusjon	x	142		142	142		
6	E6 Minnesund – Skaberud, refusjon	x	260		260	260		
6	E6 Frya – Sjoa	x	230		230	230		
6	E6 Frya – Sjoa, refusjon	x	622		622	622		
6	E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen	x	956	380	1 336	956		380
6	Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, refusjon	x	126		126	126		

Korridor	Vegprosjekter	lgangsatt	Kostnadsoverslag/restbehov pr 1.1.2018			Statlige midler		Annen finansiering
			Statlige midler	Annen finansiering	Sum	2018-2023	2024-2029	2018-2029
6	E6 Nordre avlastningsveg, refusjon	x	54		54	54		
6	E6 Ringebu – Otta (Sjoa – Otta)		1 400		1 400	100	1 300	
6	E6 Ringebu – Otta (Ringebu – Frya) (start)		2 900		2 900		250	
6	E6 Vindåsliene – Korporalsbrua		755	775	1 530	755		775
6	E6 Skjerdingsstad – Melhus sentrum		450		450		450	
6	Rv 4 Roa – Gran grense, inkl Jaren – Amundrud		620	1 130	1 750	620		1 130
6	Rv 706 Sluppen bru med tilknytninger		800	300	1 100	100	700	300
6	Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet, forberedende arbeider til OPS	x	502		502	502		
6	Rv 3/rv 25 Ommangersvollen – Grundset/Basthjørnet*	x	1 845	3 383	5 228	1 845		3 383
6	E136 Stuguflaten – Rødstøl, krabbefelt		650		650	650		
6	E136 Flatmark – Monge – Marstein		950		950	750	200	
6	E136 Breivika – Lerstad		400	1 400	1 800	200	200	1 400
6	Bypakke Ålesund		160		160		160	
6	Rv 70 Meisingset – Tingvoll	x	217		217	217		
7	E6 Helgeland sør	x	508		508	508		
7	E6 Helgeland sør, Kappskarmo – Brattåsen – Lien	x	1 567	154	1 721	1 567		154
7	E6 Helgeland nord	x	513	2	515	513		2
7	Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset	x	350	610	960	350		610
7	E6 Åsen – Steinkjer (start)		6 100	5 400	11 500		710	600
7	E6 Selli – Asp		600		600		600	
7	E6 Helgeland nord, Krokstrand sentrum – Bolna		450		450		450	
7	E6 Sørrelva – Borkamo		1 000		1 000		1 000	
7	E14 Stjørdal – Meråker (start)		3 500		3 500		190	
7	Rv 80 Sandvika – Sagelva		300		300		300	
8	E6 Hålogalandsbrua	x	148		148	148		
8	E10/rv 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt, forberedende arbeider til OPS		300	-	300	300		
8	E10/rv 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt*		7 400	1 000	8 400	4 415	2 985	1 000
8	E6 Megården – Mørsvikbotn		8 500	-	8 500	500	8 000	
8	E6 Kråkmofjellet sør		200		200		200	
8	E6 Ulvsvågskaret		1 250		1 250		1 250	
8	E6 Ballangen sentrum		90		90	90		
8	E8 Sørbotn – Laukslett		1 450	750	2 200	1 300	150	750
8	E8 Adkomst Tromsø havn, Breivika		130	45	175	130		45
8	E10 Fiskebøl – Nappstraumen (start)		Stor usikkerhet i kostnadsoverslag				1 250	
8	Rv 862 Tverrforbindelsen		620	980	1 600		620	980
8	E6 Sørkjosfjellet	x	101		101	101		
8	E6 Storsandnes – Langnesbukt	x	141		141	141		
8	E6 Halselv – Møllnes	x	60		60	60		
8	E6 Tana bru	x	302		302	302		
8	E105 Elvenes – Hesseng	x	66		66	66		
8	E6 Nordkjosbotn – Hatteng (start)		1 300		1 300		800	
8	E6 Olderdalen – Langslett (start)		1 000		1 000		250	
8	E6 Kvænangsfjellet		1 100		1 100	1 100		
8	Rv 94 Hammerfest sentrum		500	550	1 050		500	550
-	E18 Grimstad – Kristiansand/E39 Lyngdal – Flekkefjord/E39	x			-	3 700	3 600	240
-	Klett – Bårdshaug, etter trafikkåpning							
-	De nye OPS-prosjektene, etter trafikkåpning				-		1 200	
	Sum		203 381	131 829	335 210	55 986	86 895	95 269

\*Endelig kostnad er usikker da store deler av kostnaden er avhengig av kontrakten med et OPS-selskap

Korridor	Skredprosjekter	lgangsatt	Kostnadsoverslag/restbehov pr 1.1.2018			Statlige midler		Annen finansiering
			Statlige midler	Annen finansiering	Sum	2018-2023	2024-2029	2018-2029
4	E39 Skjersura		700		700		700	
4	E39 Våtedalen		1 300		1 300		1 300	
4	E39 Skorgedalen		60		60		60	
4	Rv 13 Deildo	x	88		88	88		
4	Rv 13 Joberget	x	68		68	68		
4	Rv 13 Skjervet, refusjon	x	28		28	28		
4	Rv 13 Vik – Vangsnes	x	548		548	548		
5	Rv 13 Melkeråna – Årdal, (start)		Stor usikkerhet i kostnadsoverslag				820	
5	Rv 13 Lovraeidet – Rødsliane		800		800		800	
5	E16 Kvamskleiva		650		650		650	
5	E16 Nærøydalen (Hylland – Sleen)		1 700		1 700		1 700	
5	Rv 5 Kjøsnesfjorden		1 100		1 100	1 100		
6	E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta	x	45		45	45		
6	Rv 70 Flatvadura, øvre og nedre		150		150		150	
6	Rv 70 Hoelsand		150		150		150	
7	E6 Langnesberga		370		370		370	
8	E10 Nappstraumen – Å		750		750		750	
8	E6 Indre Nordnes – Skardalen	x	495		495	495		
8	E6 Grasnes		500		500		500	
8	E6 Kvænangsfjellet sør		500		500		500	
8	E69 Skarvbergtunnelen		765		765	765		
8	Rv 93 Kløfta (start)		970		970		210	
-	Mindre skredsrikringstiltak (ikke rutefordelte midler)				-	250	250	
	Sum		11 737		11 737	3 387	8 910	

Korridor	Jernbaneprosjekt	Igang satt	Kostnadsoverslag/restbehov pr 1.1.2018
-	R2027 Østlandet		10 415
-	KVU Osloavet		40 100
1	Robustiserende tiltak Osloområdet	x	80
1	Oslo S – Ski (Follobanen)	x	11 647
1	Oslo Omformerstasjon	x	475
1	Hensetting nye togsett		6 980
1	Indre IC Østfoldbanen		20 294
1	<i>Sandbukta-Moss-Såstad (IC)</i>		7748*
1	<i>Haug-Onsøy-Seut (IC)</i>		4768*
1	<i>Seut - Sarpsborg (IC)</i>		7778*
1	Hensettingsanlegg IC		1 445
1	Ytre IC Østfoldbanen		7 900
2	Plattformforlengelser og stasjonsutbedringer på stoppestedene langs Kongsvingerbanen	x	451
3	Barkåker – Tønsberg	x	308
3	Holm – Holmestrand – Nykirke	x	83
3	Farriseidet – Porsgrunn	x	716
3	Solum omformerstasjon	x	68
3	Skien hensetting	x	191
3	Sira – Krossen AT på KL	x	265
3	Sandnes – Stavanger, signalanlegg	x	92
3	Ganddal godsterminal, signalanlegg	x	77
3	Grenlandsbanen		26 000
3	Indre IC Vestfoldbanen		16 484
3	<i>Drammen-Gulskogen/Kobbervikdalen (IC)</i>		9596*
3	<i>Nykirke-Barkåker (IC)</i>		6888*
3	Sandnes-Nærbø (Planvklaring)		8 200
3	R2027 Jærbanen (vendespor)		51
3	Ytre IC Vestfoldbanen, (start)		20 300
5	Plattformforlengelse Vossebanen	x	200
5	Arna – Bergen	x	4 146
5	Bolstadøyri kryssningsspor	x	186
5	Ringeriksbanen		20 613
5	Dobbeltspor Arna-Stanghelle, (start)		10 250
5	R2027 Vossebanen		1 117
6	Langset – Kleverud		133
6	Hove Hensetting		226
6	Plattformforlengelse Gjøvikbanen	x	205
6	Ler kryssningsspor	x	197
6	Kvam kryssningsspor	x	83
6	Indre IC Dovrebanen		14 592
6	<i>Venjar – Eidsvoll – Langset (IC)</i>		4707*
6	<i>Kleverud – Sørli – Åkersvika (IC)</i>		9885*
6	Ytre IC Dovrebanen, (start)		24 500
7	Leangen stasjon	x	150
7	Hell - Værnes, dobbeltspor og ny bro	x	33
7	Elektrifisering av Trønder og Meråkerbanen		3 585
7	R2027 Trønderbanen		358
8	Djupvik kryssningsspor	x	17
8	Narvik Omformerstasjon	x	265
8	Narvik stasjon	x	560
-	Godstiltak alle korridorer		18 007
	Sum		272 045

\*Anslått bevilgningsbehov for delparseller, jf. totalkostnad for hele strekningen. For IC-utbyggingen legges de

Statlige midler	
2018-2023	2024-2029
4 690	5 725
643	15 887
80	
11 647	
475	
1 753	3 228
11 046	9 248
6968*	780*
3778*	990*
300*	7478*
1 342	103
	363
451	
308	
83	
716	
68	
191	
265	
92	
77	
	1 500
11 516	4 968
7446*	2150*
4070*	2818*
30	120
51	
120	9 545
200	
4 146	
186	
6 830	13 783
	7 250
154	964
133	
226	
205	
197	
83	
11 422	3 170
4377*	330*
7045*	2840*
	14 977
150	
33	
3 585	
	358
17	
265	
560	
5 541	12 466
79 577	103 654



t til grunn en rammestyring av prosjekter innenfor den samlede utbyggingsporteføljen.

Korridor	Kystprosjekter	Igang satt	Kostnadsoverslag/restbehov pr 1.1.2018
1	Borg Havn Røsvikrenna (borg I)		700
1	Innseiling Borg Havn (Borg II)		315
1	Innseiling Moss		115
3	Innseiling Grenland	x	34
3	Innseiling Kragerø		88
3	Gjennomseiling Torsbergrenna		215
3	Innseiling Kristiansand		50
3	Innseiling Farsund		50
4	Gjerdsvika fiskerihavn		100
4	Innseiling Stavanger havn		115
4	Innseiling til indre Ålesund Aspevågen		46
4	Gjennomseiling Stad skipstunnel		2699
4	Fosnavåg fiskerihavn		102
4	Kalvåg fiskerihavn		98
4	Bømlo fiskerihavn		197
4	Gjøsund fiskerihavn		80
4	Gjennomseiling Bremanger		50
4	Innseiling Florø Havn		80
7	Innseiling Bodø 2	x	100
7	Innseiling Mo i Rana		65
7	Gjennomseiling Leiaskjæra		90
8	Gjennomseiling Grøtøyleden	x	71
8	Båtsfjord fiskerihavn	x	48
8	Mehavn Fiskerihavn	x	50
8	Risøyrenna innseiling, Andøy		50
8	Røst fiskerihavn		157
8	Kiberg fiskerihavn		77
8	Havøysund fiskerihavn		90
8	Engenes fiskerihavn		101
8	Innseiling Senjahopen		139
8	Årviksand fiskerihavn		82
8	Kamøyvær fiskerihavn		35
8	Gamvik fiskerihavn		90
8	Vannavalen fiskerihavn		39
8	Vardø fiskerihavn		34
8	Værøy fiskerihavn		400
8	Kjøllefjord fiskerihavn		232
8	Andenes fiskerihavn		470
-	Havne- og farledsprosjektet Longyerbyen		300
	Sum		7854

Statlige midler	
2018-2023	2024-2029
300	400
100	215
	115
34	88
	215
	50
	50
100	115
46	
1504	1195
	102
	98
	197
	80
	50
	80
100	65
	90
71	
48	
50	
	50
	157
	77
	90
	101
39	100
	82
	35
	90
	39
	34
	400
	232
235	235
300	
2927	4927