

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 ¹⁾	34 285	44 772	39 529
Jernbaneformål	23 802	29 354	26 578
Kystforvaltning	2 199	3 089	2 644
Sum	60 287	77 215	68 751
Annen finansiering (anslag) ²⁾			10 900

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

²⁾ 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 prosjektlisene 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, trafikant- 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
Sum Statens vegvesen	32 485	42 972	37 729
Annen finansiering total ¹⁾			10 900

¹⁾ 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 bompengenslagene.

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 flaskehalsen 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 infrastruktur tjenester 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 ¹⁾	1 283	1 843	1 563
Post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – Investeringer	13 102	16 554	14 828
Sum kap. 1352	23 802	29 354	26 578
Programområder ²⁾			
<i>Tekniske tiltak</i>	123	123	123
<i>Sikkerhet og miljø</i>	580	580	580
<i>Stasjoner og knutepunkter³⁾</i>	330	330	330
Sum programområder	1 033	1 033	1 033
Store prosjekt (fratrasket sum programområder)	13 352	17 365	15 358

¹⁾Post 72 dekker også planlegging av programområder

²⁾Ekskl. planlegging.

³⁾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 vedlikeholdsetterslepet 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
Sum	2 199	3 089	2 644

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 trafikkentralene 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.