



Likelydende brev - se vedlagt liste

Saksbeh.: Grete Hansen  
Telefon: 22 07 32 59  
Vår ref.: 15/240014-122  
Deres ref.:

Dato:  
2017-09-01

## Nasjonal transportplan 2018-2029 – Informasjon om framdrift i etatenes arbeid med handlingsprogrammer

Vi viser til foreløpige retningslinjer og endelige retningslinjer fra Samferdselsdepartementet, datert henholdsvis 6/6-17 og 5/7-17.

Arbeidet med handlingsprogrammer for Statens vegvesen og Kystverket er i rute og utkast til handlingsprogram vil bli sendt på høring til fylkeskommunene og storbykommunene Stavanger, Bergen, Trondheim og Oslo 13. oktober 2017, og med frist for uttalelse innen 31/12-2017.

Jernbanedirektoratet har i brev til Samferdselsdepartementet bedt om at det legges en ny framdriftsplan for fastsettelse av jernbanesektorens handlingsprogram:

- 6. april 2018: Handlingsprogram for jernbanesektoren sendes på høring
- 1. juli 2018: Handlingsprogram stadfestes av jernbanedirektøren

Samferdselsdepartementet har i brev datert 1. september 2017 til Jernbanedirektoratet godkjent denne framdriften, og fristen for uttalelse vil som følge av dette bli umiddelbart etter kommunal/fylkeskommunal behandling i juni 2018 for jernbanesektorens handlingsprogram.

Med hilsen

Jan Fredrik Lund  
leder av tverretatlig NTP-sekretariat

5 vedlegg

Likelydende brev sendt til  
Akershus fylkeskommune, Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO  
Aust-Agder fylkeskommune, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL  
Bergen kommune, Postboks 7700, 5020 BERGEN

Buskerud fylkeskommune, Postboks 3563, 3007 DRAMMEN  
Finnmark Fylkeskommune, Henry Karlsensplass 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 - Byrådsavdelingen for byutvikling, Rådhuset , 0037  
Rogaland fylkeskommune, Postboks 130 Sentrum, 4001 STAVANGER  
Sogn og Fjordane fylkeskommune, Askedalen 2, 6863 LEIKANGER  
Stavanger kommune, Postboks 8001, 4068 STAVANGER  
Sør-Trøndelag fylkeskommune, Postboks 2350 Sluppen, 7004 TRONDHEIM  
Telemark fylkeskommune, Postboks 2844, 3702 SKIEN  
Troms fylkeskommune, Postboks 6600, 9296 TROMSØ  
Trondheim kommune, Postboks 2300 Sluppen, 7004 TRONDHEIM  
Vest-Agder fylkeskommune, Postboks 517 Lund, 4605 KRISTIANSAND S  
Vestfold fylkeskommune, Postboks 2163, 3103 TØNSBERG  
Østfold fylkeskommune, Postboks 220, 1702 SARPSBORG

Kopi til:  
Jernbanedirektoratet  
Kystverket



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

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

Deres ref

Vår ref

Dato

17/926

5. juli 2017

## **NTP 2018-2029 - Endelige retningslinjer for etatenes arbeid med handlingsprogrammer**

Vi viser til brev av 6. juni 2017, der departementet ga foreløpige retningslinjer for etatenes arbeid med sektorvise handlingsprogrammer. I det videre arbeidet med handlingsprogrammer skal både de foreløpige og de endelige retningslinjene ligge til grunn.

Stortinget behandlet Innst. 460 S (2016-2017) til Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 den 19. juni. Ved behandlingen i Stortinget fikk regjeringen i all hovedsak tilslutning til det som er lagt opp i meldingen.

I arbeidet med sektorvise handlingsprogram ber vi etatene merke seg de vedtak og merknader som Stortingets flertall har stilt seg bak og som er gjengitt under. Referanser med sidetall er henvisning til Innst. 460 S (2016-2017). Merknader fra departementet er gjengitt i kursiv.

Det ble gjort ett vedtak, i tillegg til å legge Meld St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 til protokollen, det gjelder E6 Helgeland nord.

### **E6 Helgeland nord (s 211)**

Stortinget ber regjeringen sikre en helhetlig og sammenhengende gjennomføring av alle delstrekningene som inngår i prosjektet E6 Helgeland Nord, og i samarbeid med lokale myndigheter finne løsning i tråd med de lokale og regionale myndigheters vedtak.

### **E16 Filefjell og E6 Vest for Alta (s 97)**

Komiteen imøteser evaluering av effekten av egne budsjettposter for disse prosjektene.

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org no.  
972 417 904

Avdeling  
Strategi,- økonomi og  
administrasjonsavdelingen

Saksbehandler  
Paal Iversen  
22 24 81 74

### **Om å forskuttere investeringer i havner og farledstiltak (s 105)**

Flertallet er i utgangspunktet positiv til lokal forskuttering, og vil anmode regjeringen om å være imøtekomende til slike forslag. Flertallet viser til at forskuttering av tiltak innebærer at samfunnet raskere får utløst nytteeffektene av tiltaket. Flertallet mener en eventuell overføring av ansvaret for fiskerhavner ikke skal komme i veien for lokal forskuttering av utbyggingen.

*Forskuttering av havne- og farledstiltak reiser problemstillinger som er til vurdering i departementet. Departementet vil komme tilbake til oppfølgingen av Stortingets anmodning.*

### **Fritidsflåten (s 70)**

Komiteen vil understreke at de foreslåtte sjøsikkerhetstiltakene i stortingsmeldingen må ha en innretning som også styrker sikkerheten for fritidsbåtflåten.

*Departementet legger til grunn at de generelle forebyggende sjøsikkerhetstiltakene som prioriteres, også vil ha effekt på sikkerheten for fritidsbåtflåten. Tiltak som er rettet særskilt mot styrket sikkerhet for fritidsbåtflåten skal vurderes nærmere. Styrking av kunnskapen om fritidsbåtulykker, herunder årsakene til slike ulykker, skal vektlegges.*

### **Sterkere satsing på syklist og fotgjengere i byområder (s 137)**

Komiteen viser til målet om at all vekst i persontrafikken i byene skal tas av kollektiv, sykkel og gange. Komiteen legger til grunn et mål om at sykkelandelen i byene skal være på 20 pst. Videre viser komiteen til de ambisiøse målsettingene vi har for sykkel og gange til og fra skole. Komiteen legger videre til grunn at vi på landsbasis har et mål om en sykkelandel på 8 pst.

### **Byvekstavtale for Oslo (s 139)**

Flertallet viser til at det i forbindelse med forhandling om ny byvekstavtale for Oslo bør vurderes å opprette en ny jernbanestasjon på Breivoll, dersom det er lokal enighet om dette. Flertallet stiller seg videre bak at planleggingen av Majorstuen stasjon må sees i sammenheng med ny t-banetunnel gjennom Oslo, og Fornebu-banen.

### **Klimatiltak (s 150)**

For å sikre infrastruktur for elbiler i hele landet, også i de strøkene hvor det er mindre attraktivt med kommersiell utbygging, foreslår komiteen at det utarbeides en nasjonal plan for infrastruktur for alternative drivstoff, som hydrogen, biogass og el, for transportsektoren. Det foreslås at denne planen legges frem i løpet av 2018.

*Departementet kommer nærmere tilbake til oppfølgingen av dette punktet.*

### **CityLink-nettet (s 155)**

Komiteen mener det bør utredes kapasitetsøkende tiltak som kan gi forbedret tilbud på CityLink-nettet til Kongsberg, Kongsvinger, Gjøvik, Eidsvoll og Spikkestad. Komiteen legger til grunn at fremdriften av indre og ytre InterCity ikke skal påvirkes av dette.

### **Ferjeavløsning (s 85)**

Komiteen mener flere ferjeavløsningsprosjekter bør realiseres. For å oppnå dette, bør det blant annet legges til rette for pilotprosjekter og FoU-kontrakter som kan bidra til reduserte kostnader og kortere byggetid for nye bruer. Komiteen viser til følgende enstemmige vedtak i Stortinget i juni 2015 (Prop. 121 S (2014–2015)):  
«Stortinget ber regjeringa legge til grunn inntil 40 år med ferjeavløsning på fylkesvegferjene.»

Flertallet, inkl. Senterpartiet, mener det bør legges til rette for fleksibilitet innenfor finansieringsløsningen slik at tidsrammen for brukerbetaling kan utvides der det er lokalt ønske om det.

### **KVU for strekningen rv. 22/rv. 111 Fetsund–Sarpsborg–Fredrikstad (s 156)**

Komiteen støtter opp om en «Ring 4» rundt Oslo, men vil henstille til at strekningen Gardermoen–Fetsund–Sarpsborg–Fredrikstad utredes. Etter komiteens oppfatning er dagens vegnett i Fet og Skedsmo ikke dimensjonert til å ta unna for økt trafikk fra øst og sør, og derfor må også en forbindelse mellom Fetsund og Gardermoen tas med i en slik utredning.

### **Halden-riks grensen (s159)**

Komiteens flertall anmoder om at det gjennomføres en KVU/åtgärdsvalsstudie for grensekryssende gods i samarbeid mellom norske og svenske myndigheter.

### **E16 Nybakk – Slomarka (s 161)**

Flertallet viser til at E16 Nybakk–Slomarka spilles inn og vurderes sammen med andre nye veiprosjekter ved neste rullering av Nye Veiers portefølje.

*Til orientering – inngår i dialogen mellom Nye Veier og SD.*

### **E18 Vestkorridoren (s 164)**

Komiteens flertall har merket seg at E18 Vestkorridoren på strekningen Strand–Drengsrud skal bygges ut som et ordinært prosjekt med statlig tilskudd, etterskuddsvis bompengeneinnkreving og kommunale bidrag i form av grunneierbidrag. Det er ikke forutsatt ytterligere tilskudd fra Oslopakke 3. Flertallet legger derfor til grunn at denne delen av prosjektet dermed ikke ligger inn under Oslopakke 3-styringsgruppens myndighetsområde, men er å betrakte som et statlig prosjekt. Flertallet vil i denne sammenheng vise til at finansiering gjennom Veifinans AS (med fylkeskommunal garanti), gir en lavere rentekostnad enn finansiering gjennom Fjellinjen AS.

### **E39 Ålgård-Hove (s 168)**

Komiteens flertall viser til enighet om Bypakke Nord-Jæren og peker på muligheten for tidligere byggestart på E39 Hove–Ålgård ved at det gis anledning til forskuttering/låneopptak til prosjektet allerede i første planperiode.

### **Rv9 Setesdal (s 172)**

Komiteen forventer at utbedringsarbeidet «Gul stripe til Hovden» fortsetter som en sammenhengende utbygging i samarbeid mellom lokale og regionale myndigheter.

**Rv13 Vikafjellet s 173)** Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at da prosjektet ble prioritert i NTP 2014-2023 var det uten at kostnadene for det endelige tiltaket var kjent. Flertallet mener det er behov for å gjøre ytterligere utredninger for å se om kostnadene kan reduseres, men hvor det fortsatt oppnås tilstrekkelig vintersikkerhet på denne strekningen, med sikte på at prosjektet kan bli aktuelt for neste rullering av NTP.

#### **E39 Vågsbotn – Klauvaneset (s 178)**

Komiteen vil understreke viktigheten av at det sikres rask fremdrift for valg av trasé og tilkoblingspunkt mellom eksisterende E16 og E39, slik at den ulykkesbelastede og høyt trafikkerte strekningen endelig kan finne sin løsning og kan vurderes som prioritert delstrekning av Ringveg øst ved neste revisjon av NTP, og som en del av byvekstavtalen slik lokale myndigheter selv foreslår.

#### **E39 Halsafjorden (s 179)**

Komiteen påpeker viktigheten av at planarbeidet for kryssing av Halsafjorden videreføres. Det vil sikre muligheten for en eventuell tidlig teknologipilot dersom behovet for det skulle vise seg. Det foreligger vedtatte kommunedelplaner på begge sider av fjorden.

#### **Ringeriksbanen (s 184)**

Komiteen mener at man i forbindelse med utvikling av Ringeriksbanen skal vurdere å etablere en stasjon på Avtjerna i Bærum mellom Sundvollen og Sandvika, slik at Ringeriksbanen utvikles for å ivareta regionens fremtidige behov.

#### **E134 Røldal Seljestad (s 187)**

Flertallet legger til grunn at bompengebidraget kan benyttes først slik at byggestart for første Haukelitunnel kan bli innenfor første planperiode.

#### **E16 Fagernes-Øye (s 189)**

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, presiserer at Fagernes S–Øye skal være blant prioriterte strekninger på E16 i Valdres. Det er spesielt de farlige strekningene Reiessvingen og Røn, samt omkjøringen utenom Fagernes, som bør prioriteres for strekningsvis utbedring.

#### **E16 Stanghelle-Arna (s 190)**

Flertallet mener at det er viktig å snu alle stener for å finne muligheter til å komme raskere i gang, slik at veien kan ferdigstilles raskest mulig, og viser til muligheten med å starte bygging gjennom bompenger i første periode. Flertallet legger dette til grunn slik det fremgår av svar på spørsmål 50, og at byggestart blir senest i 2022. Arbeidet som gjøres for å ytterligere redusere kostnader og videre fremskynde prosjektet skal ha målsetting om å kunne realisere byggestart i 2021 som opprinnelig tiltenkt.

### **E6 gjennom Gudbrandsdalen (s 200)**

Flertallet, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker å presisere at Statens vegvesen innenfor sine rammer skal prioritere regulering og flytting av vannverket i Ringebu i første del av planperioden, slik at et nytt vannverk blir ferdig innen 2021. Dette er viktig for å kunne prioritere en sammenhengende E6-utbygging gjennom hele Gudbrandsdalen ved neste rullering av transportplanen.

### **Rv. 4 Roa–Gran grense, inkl. Jaren–Amundrud (s 203)**

Komiteen viser til lokalpolitiske vedtak i Gran og Lunner kommunestyre hvor det legges til grunn at prosjektet Jaren–Amundrud utvides til Jaren–Lygnebakken og at plassering av bomstasjon flyttes. Komiteen er positive til en slik justering av prosjektet innenfor de økonomiske rammene som NTP fastsetter for Roa–Gran grense og Jaren–Amundrud, og ber regjeringen i dialog med lokale myndigheter raskt legge til rette for at en slik endring kan gjennomføres uten unødvendig forsinkelse.

### **Rv 3 (s 204)**

Flertallet forventer at Statens vegvesen prioriterer utbedring av Lonåsen innenfor de midlene som er satt av til strekningsvise utbedringer på rv. 3. Komiteens flertall imøteser en rask konklusjon for strekningen, slik at prosjektet er aktuelt for neste rullering av Nasjonal transportplan.

### **E136 Veblungnes (s 206)**

Komiteen ber Samferdselsdepartementet vurdere om det er mulig å finne en løsning forbi Veblungnes innenfor rammen av de statlige midlene som er satt av til E136 Romsdalen.

### **Rv. 4 Kjøl–Rotnes (s 207)**

Komiteen mener det er viktig at prosjektet gjennomføres, og at staten skal ta sin andel. Komiteen vil derfor be regjeringen prioritere midler til strekningen gjennom omprioritering innenfor post 30 Riksveginvesteringer fra programområdene i første planperiode. " (tilsvarende merknad har de i Oslopakke 3-innstillingen). Komiteen viser til at den langsiktige løsningen for rv. 4 nord for Oslo er en tunnel under Rotnes, slik at trafikken ledes utenfor sentrum på en effektiv måte. Komiteen viser til at det er beskrevet i NTP at dette skal vurderes. Komiteen vil peke på at det kan være aktuelt å benytte planleggingsmidler til en slik løsning i planperioden.

### **Innseiling Mo i Rana (s 219)**

Flertallet mener det kan være hensiktsmessig å se utdyping av Toraneskaia og en eventuell ny, privatfinansiert dypvannskai og terminal i sammenheng, og ber regjeringen gå i dialog med lokale parter for et eventuelt spleiselag om gjennomføring av planlegging og utbygging.

*Statlig bidrag til finansiering av privat kai og terminal kan være i strid med statsstøttereguleringen. Departementet ber Kystverket foreta en nærmere vurdering av denne*

*problemstillingen som avklares med departementet før ev. planlegging av slikt felles prosjekt igangsettes.*

**Oftotbanen (s 228-229)**

Komiteens flertall ønsker å understreke viktigheten av en konsekvensutredning av dobbeltspor. Det er viktig at infrastrukturtiltak på norsk og svensk side ses i sammenheng, og planlegging av første parsell skal vurderes dersom svenske myndigheter legger opp til kapasitetsøkende tiltak på Malmbanan. Den neste utbyggingen i Norge vil være dobbeltsporparsellen under Bjørnfjellplatået, som vil eliminere de mest rasutsatte strekningene, og ivareta forsyningssikkerheten og eksportkorridoren til/fra Nord-Norge.

Med hilsen

Kjell Rosanoff (e.f.)  
avdelingsdirektør

Paal Iversen  
seniorrådgiver

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





**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

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

Deres ref

Vår ref

Dato

17/926

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 prosjektlister 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*

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org no.  
972 417 904

Avdeling  
Strategi,- økonomi og  
administrasjonsavdelingen

Saksbehandler  
Eirik Vårdal  
Kvalheim  
22 24 82 83

# 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 bompenger 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 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
<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 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 <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 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
<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 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.

Korridor	Vegprosjekter	Igang satt	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 – Linnestad	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 Linnestad – 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 Svegatjørn – 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 Kivisvegen, 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 Akrdal – Våg (start)		700	700	1 400		250	250	
4	E39 Ådland – Svegatjørn (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 Bogstunnelen – 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 Bjørnum – Skaret	x	2 165	1 960	4 125	2 165		1 960	
5	E16 Bagn – Bjørngo	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	

Korridor	Vegprosjekter	Igangsett	Kostnadsoverslag/restbehov pr 1.1.2018			Statlige midler		Annen finansiering
			Statlige midler	Annen finansiering	Sum	2018-2023	2024-2029	2018-2029
6	E6 Flyplasskrysset, refusjon	x	142		142	142		
6	E6 Minnesund – Skaberud, refusjon	x	260		260	260		
6	E6 Frya – Sjøa	x	230		230	230		
6	E6 Frya – Sjøa, 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		
6	E6 Nordre avlastningsveg, refusjon	x	54		54	54		
6	E6 Ringebru – Otta (Sjøa – Otta)		1 400		1 400	100	1 300	
6	E6 Ringebru – Otta (Ringebru – 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 Ommangsvollen – 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 Sjørelva – 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 Ulsvågskaret		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 Sørkjøsfjellet	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 Nordkjøsbøtn – 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				-		1 200	
-	De nye OPS-prosjektene, etter trafikkåpning				-			
	<b>Sum</b>		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	Igangsett	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 Skarvberg tunnelen		765		765	765		
8	Rv 93 Kløfta (start)		970		970		210	
-	Mindre skredsrinkingstiltak (ikke rutefordelte midler)				-	250	250	
	<b>Sum</b>		<b>11 737</b>		<b>11 737</b>	<b>3 387</b>	<b>8 910</b>	

Korridor	Jernbaneprojekt	Igangsett	Kostnadsoverslag/restbehov pr 1.1.2018	Statlige midler	
				2018-2023	2024-2029
-	R2027 Østlandet		10 415	4 690	5 725
-	KVU Oslovet		40 100	643	15 887
1	Robustiserende tiltak Osloområdet	x	80	80	
1	Oslo S – Ski (Follobanen)	x	11 647	11 647	
1	Oslo Omformerstasjon	x	475	475	
1	Hensetting nye togsett		6 980	1 753	3 228
1	Indre IC Østfoldbanen		20 294	11 046	9 248
1	<i>Sandbukta-Moss-Såstad (IC)</i>		7748*	6968*	780*
1	<i>Haug-Onsøy-Seut (IC)</i>		4768*	3778*	990*
1	<i>Seut - Sarpsborg (IC)</i>		7778*	300*	7478*
1	Hensettingsanlegg IC		1 445	1 342	103
1	Ytre IC Østfoldbanen		7 900		363
2	Plattformforlengelser og stasjonsutbedringer på stoppestedene langs Kongsvingerbanen	x	451	451	
3	Barkåker – Tønsberg	x	308	308	
3	Holm – Holmestrand – Nykirke	x	83	83	
3	Farriseidet – Porsgrunn	x	716	716	
3	Solum omformerstasjon	x	68	68	
3	Skien hensetting	x	191	191	
3	Sira – Krossen AT på KL	x	265	265	
3	Sandnes – Stavanger, signalanlegg	x	92	92	
3	Ganddal godsterminal, signalanlegg	x	77	77	
3	Grenlandsbanen		26 000		1 500
3	Indre IC Vestfoldbanen		16 484	11 516	4 968
3	<i>Drammen-Gulskogen/Kobbervikdalen (IC)</i>		9596*	7446*	2150*
3	<i>Nykirke-Barkåker (IC)</i>		6888*	4070*	2818*
3	Sandnes-Nærbø (Planvklaring)		8 200	30	120
3	R2027 Jærbanen (vendespør)		51	51	
3	Ytre IC Vestfoldbanen, (start)		20 300	120	9 545
5	Plattformforlengelse Vossebanen	x	200	200	
5	Arna – Bergen	x	4 146	4 146	
5	Bolstadøyri kryssningsspor	x	186	186	
5	Ringeriksbanen		20 613	6 830	13 783
5	Dobbeltspor Arna-Stanghelle, (start)		10 250		7 250
5	R2027 Vossebanen		1 117	154	964
6	Langset – Kleverud		133	133	
6	Hove Hensetting		226	226	
6	Plattformforlengelse Gjøvikbanen	x	205	205	
6	Ler kryssningsspor	x	197	197	
6	Kvam kryssningsspor	x	83	83	
6	Indre IC Dovrebanen		14 592	11 422	3 170
6	<i>Venjar – Eidsvoll – Langset (IC)</i>		4707*	4377*	330*
6	<i>Kleverud – Sørli – Åkersvika (IC)</i>		9885*	7045*	2840*
6	Ytre IC Dovrebanen, (start)		24 500		14 977
7	Leangen stasjon	x	150	150	
7	Hell - Værnes, dobbeltspor og ny bro	x	33	33	
7	Elektrifisering av Trønder og Meråkerbanen		3 585	3 585	
7	R2027 Trønderbanen		358		358
8	Djupvik kryssningsspor	x	17	17	
8	Narvik Omformerstasjon	x	265	265	
8	Narvik stasjon	x	560	560	
-	Godstiltak alle korridorer		18 007	5 541	12 466
	Sum		272 045	79 577	103 654

\*Anslått bevilgningsbehov for delparseller, jf. total kostnad for hele strekningen. For IC-utbyggingen legges det til grunn en rammestyring av prosjekter innenfor den samlede utbyggingsporteføljen.

Korridor	Kystprosjekter	Igangsatt	Kostnadsoverslag/restbehov pr 1.1.2018	Statlige midler	
				2018-2023	2024-2029
1	Borg Havn Røsvikrenna (borg I)		700	300	400
1	Innseiling Borg Havn (Borg II)		315	100	215
1	Innseiling Moss		115		115
3	Innseiling Grenland	x	34	34	
3	Innseiling Kragerø		88		88
3	Gjennomseiling Torsbergrenna		215		215
3	Innseiling Kristiansand		50		50
3	Innseiling Farsund		50		50
4	Gjerdsvika fiskerihavn		100	100	
4	Innseiling Stavanger havn		115		115
4	Innseiling til indre Ålesund Aspevågen		46	46	
4	Gjennomseiling Stad skipstunnel		2699	1504	1195
4	Fosnavåg fiskerihavn		102		102
4	Kalvåg fiskerihavn		98		98
4	Bømlo fiskerihavn		197		197
4	Gjøsend fiskerihavn		80		80
4	Gjennomseiling Bremanger		50		50
4	Innseiling Florø Havn		80		80
7	Innseiling Bodø 2	x	100	100	
7	Innseiling Mo i Rana		65		65
7	Gjennomseiling Leiaskjæra		90		90
8	Gjennomseiling Grøtøyleden	x	71	71	
8	Båtsfjord fiskerihavn	x	48	48	
8	Mehavn Fiskerihavn	x	50	50	
8	Risøyrenna innseiling, Andøy		50		50
8	Røst fiskerihavn		157		157
8	Kiberg fiskerihavn		77		77
8	Havøysund fiskerihavn		90		90
8	Engenes fiskerihavn		101		101
8	Innseiling Senjahopen		139	39	100
8	Årviksand fiskerihavn		82		82
8	Kamøyvær fiskerihavn		35		35
8	Gamvik fiskerihavn		90		90
8	Vannavalen fiskerihavn		39		39
8	Vardø fiskerihavn		34		34
8	Værøy fiskerihavn		400		400
8	Kjøllefjord fiskerihavn		232		232
8	Andenes fiskerihavn		470	235	235
-	Havne- og farledsprosjektet Longyerbyen		300	300	
	Sum		7854	2927	4927





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

Deres ref  
201700582-5

Vår ref  
17/926

Dato  
1. september 2017

## **NTP 2018 - 2029 - etatenes arbeid med handlingsprogrammer - ny frist for handlingsprogram for jernbanesektoren**

Vi viser til Jernbanedirektoratets brev av 31. august 2017 og Samferdselsdepartementets brev av 9. og 22. juni 2017 med hhv foreløpige og endelige retningslinjer for transportetatenes arbeid med handlingsprogrammer for Nasjonal transportplan 2018-2029. Vi viser også til møte med Jernbanedirektøren 31. august 2017.

Jernbanedirektoratet opplyser i brevet at Bane NOR SF ikke vil kunne levere et styrebehandlet innspill til arbeidet med handlingsprogram 2018-2023 innenfor de fristene som er satt i retningslinjene og ber derfor om å få utsatt fristen for fastsettelse av jernbanesektorens handlingsprogram. Vi har også fått opplyst at dette er behandlet i etatenes styringsgruppe for NTP og at det er enighet mellom etatene om å anbefale en utsettelse. Samferdselsdepartementet tar disse opplysningene til etterretning, og endrer fristene for Jernbanedirektoratets arbeid med handlingsprogram for jernbanesektoren til 6. april 2018 for utsending av handlingsprogram på høring og 1. juli 2018 som frist for fastsettelse av handlingsprogrammet.

Samferdselsdepartementet understreker at handlingsprogrammene er et viktig grunnlag for budsjettarbeidet og at en utsatt levering ikke må gå ut over oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2018-2029. Vi viser spesielt til arbeidet med 2019-budsjettet, som har viktige milepæler i desember 2017 og juni 2018. Vi forutsetter at Jernbanedirektoratet vil kunne levere velbegrunnet dokumentasjon som grunnlag for departementets arbeid med budsjettet for 2019 selv om handlingsprogrammet for jernbanesektoren ikke er endelig fastsatt.

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det flere store prosjekter der utbygging av jernbane og veg er knyttet sammen. I tråd med brevet fra Jernbanedirektoratet vil vi understreke viktigheten av at Jernbanedirektoratet, i samarbeid med Statens vegvesen, sikrer at

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org no.  
972 417 904

Avdeling  
Strategi,- økonomi og  
administrasjonsavdelingen

Saksbehandler  
Paal Iversen  
22 24 81 74

avhengigheter mellom jernbaneprosjekter og vegprosjekter avklares slik at en utsatt frist ikke påvirker Statens vegvesens handlingsprogram.

Med hilsen

Tore Raasok (e.f.)  
ekspedisjonssjef

Paal Iversen  
seniorrådgiver

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