

10.08.2021

Ringvirkningsanalyse av samferdselsinvesteringer fra 2012-2020

Rapport 16-2021

Rapport nr. 16-2021 fra Samfunnsøkonomisk analyse AS

ISBN-nummer: 978-82-8395-118-9

Oppdragsgiver: Høyres Stortingsgruppe

Forsidefoto: Unsplash/Ernest Asanov

Tilgjengelighet: Offentlig

Dato for ferdistilling: 10. august 2021

Forfattere: Ingeborg Flaten Gunstad, Bjørn Gran og Rolf Røtnes

Samfunnsøkonomisk analyse AS

Borggata 2B

N-0650 Oslo

Org.nr.: 911 737 752

post@samfunnsokonomisk-analyse.no

Om rapporten

Denne rapporten er skrevet på oppdrag fra Høyres stortingsgruppe. I rapporten kartlegger vi de offentlige utgiftene (både via stat- og kommuneforvaltningen) til drift, vedlikehold og investeringer i samferdselsinfrastruktur i perioden 2012 til 2020. Videre beregner vi de økonomiske ringvirkningene som oppstår som følge av disse overføringene.

Analysen tar utgangspunkt i rapport 60-2017 «Ringvirkninger av drift og investeringer i samferdselsinfrastruktur» som ble gjennomført for Fremskrittspartiets stortingsgruppe. De to analysene skiller seg imidlertid fra hverandre på et viktig punkt. I analysen fra 2017 beregnet vi kun de statlige overføringene til drift, vedlikehold og investeringer over Statsbudsjettet, mens vi i analysen i denne rapporten tar for oss samlede offentlige utgifter, dvs. både via stat- og kommuneforvaltningen. Resultatene fra de to rapportene er derfor ikke direkte sammenlignbare.

Datamaterialet i denne rapporten tar utgangspunkt i tabell 10725 fra SSB, men vi har bestilt et eget uttrekk fra SSB med mer detaljerte tall som fordeler seg på ulike formål. For å fordele drift, vedlikehold og investeringer på ulike næringer har vi tatt utgangspunkt i de årlige overføringene fra Statsbudsjettet til *Vegformål* og *Jernbaneformål*.¹ I kapittel 1 av rapporten beskriver vi utviklingen i offentlige utgifter til vei og jernbane for perioden 2012 til 2020, og vi beskriver hvordan vei og jernbane finansieres i Norge.

Investeringer i infrastruktur kan overordnet deles inn i to virkninger for samfunnet. For det første kan infrastruktur gi mer effektiv transport som kan redusere tidskostnader for befolkningen og virksomheter. Reduserte tidskostnader kan igjen gi opphav til endringer og ny dynamikk i både bosetting og næringsutvikling. Infrastrukturutbygging er også svært viktig for å redusere risikoen for ulykker. Som regel begrunnes samferdselsinvesteringer med verdiene samferdselsinvesteringene har for brukerne.²

Investeringer i og drift av samferdsel er imidlertid også en økonomisk aktivitet i seg selv, og det er denne aktiviteten vi i dette oppdraget beregner de økonomiske ringvirkningene av. I analysen beregner vi de økonomiske ringvirkningene om oppstår som følge av drift, vedlikehold og investeringer i vei og jernbane for årene 2012 til 2020. De økonomiske ringvirkningene beregnes i form av verdiskaping (bruttoprodukt) og sysselsetting (årsverk). I kapittel 2 av rapporten beskriver vi metoden som benyttes i beregning av ringvirkningene, mens i kapittel 3 beskriver vi resultatene fra analysen.

De sysselsatte som utgjør de direkte virkningene består i all hovedsak av ansatte i anleggsnæringen, og de beregnede ringvirkningene utgjør også en svært høy andel av alle sysselsatte i anleggsnæringen (se kapittel 3.4). I kapittel 4 analyserer vi hvordan sysselsettingen i anleggsnæringen fordeler seg geografisk.

I kapittel 5 tar vi for oss investeringene i Nasjonal Transportplan 2022-2033.

¹ Veiformål er programområde 21.30, og Jernbaneformål er programområde 21.50.

² En stor andel av oppdragsgivere i større bygg- og anleggsprosjekter i Norge er offentlige. Bestemmelser om økonomistyring i staten stiller krav om at alle offentlige prosjekter med en anslått investeringskostnad på over 1 milliard kroner skal gjennomgå en konseptvalgutredning og ekstern kvalitetssikring, som inkluderer krav om gjennomføring av en samfunnsøkonomisk analyse av prosjektet. En slik analyse av offentlige anskaffelser skal utføres i tråd med veilederen for samfunnsøkonomiske analyser, utarbeidet av Direktoratet for økonomistyring. Veilederen spesifiserer hvilke samfunnsmessige virkninger som skal inngå i vurderingen av hvorvidt prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ikke.

Innhold

Om rapporten	III
1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn	1
1.1.1 Offentlige utgifter til vei og jernbane	1
1.2 Hvordan finansieres vei og jernbane i Norge?	4
2 Metode – Hva er en ringvirkningsanalyse?	6
2.1 Metode	7
2.1.1 Direkte virkninger	7
2.1.2 Indirekte virkninger	8
2.1.3 Induserte virkninger	9
Oppbygningen av en kryssløpsmodell	10
3 Resultater fra ringvirkningsberegningene	11
3.1 Klar økning i de økonomiske ringvirkningene	11
3.2 Ringvirkningene fra investeringer har økt mest	11
3.3 Også klar økning i ringvirkninger fra drift og vedlikehold	14
3.4 Ringvirkningene utgjør en betydelig andel av sysselsetting i anleggsnæringen	16
4 Regional fordeling direkte virkninger	17
5 Økt sysselsetting som følge av NTP 2022-2033	20
5.1 Ringvirkninger fra NTP 2022-2033	20
5.1.1 Hva skjer fra 2021 og framover?	20
5.1.2 Økt sysselsetting knyttet til vei og jernbane i årene framover	21
6 Referanser	23
Vedlegg A:	25

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Nivået på offentlige investeringer i Norge er høyt sammenlignet med de fleste andre land. I perspektivmeldingen 2021 pekes det på at investeringsnivået i transportinfrastruktur som andel av BNP er mer enn doblet det siste tiåret, etter en periode med nedgang i slike investeringer det foregående tiåret.

Perspektivmeldingen viser videre til sammenlignbare tall for investeringer i transportinfrastruktur for OECD, og finner at Norge har vært det OECD-landet som samlet sett har størst andel av BNP brukt på transportinfrastruktur siden 2010.

Fra tidlig på 2000-tallet til 2018 økte investeringer i transportinfrastruktur fra rundt én prosent av BNP til nærmere to prosent. Til sammenligning var den samme andelen i samme periode mellom én halv og én prosent i Storbritannia, Tyskland og de nordiske landene (Nasjonal transportplan (2022-2033, 2021).

1.1.1 Offentlige utgifter til vei og jernbane

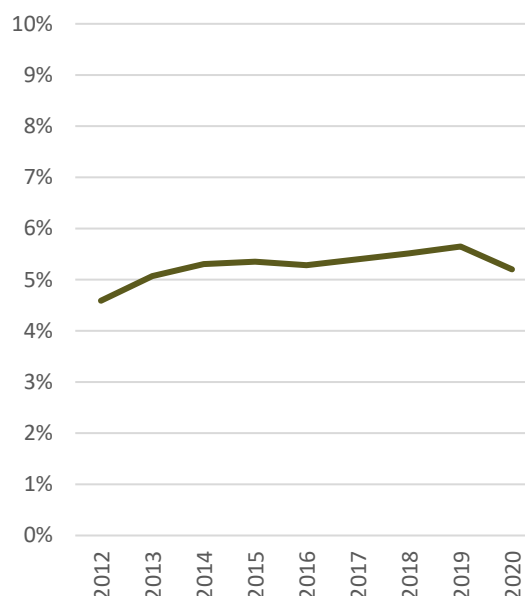
De totale offentlige utgiftene til vei- og jernbaneformål var på henholdsvis 90 mrd. kroner og 41 mrd. kroner i 2020.³

For å forstå omfanget av de offentlige utgiftene til drift, vedlikehold og investeringer i vei og jernbane, kan det være nyttig å se hvor stor andel det utgjør av de samlede offentlige utgiftene.

Figur 1.1 viser offentlig forvaltnings utgifter til vei- og jernbaneformål (drift, vedlikehold og investeringer) som andel av totale offentlige utgifter i perioden 2012 til 2020.⁴ Andelen har økt fra 4,6 prosent i

2012 til 5,2 prosent i 2020. Dersom figuren hadde vist en flat linje, ville det indikert at utgiftene til vei- og jernbaneformål øker i takt med veksten i offentlige utgifter. Når andelen øker, er det et uttrykk for reell prioritering av utgifter til vei- og jernbaneformål i perioden. Nedgangen i 2020 kan ses i sammenheng med betydelig vekst i andre offentlige utgifter som følge av ulike koronatiltak og noen reduksjoner innenfor vei- og jernbane.⁵

Figur 1.1 Offentlig forvaltnings utgifter til drift, vedlikehold og investering i vei- og jernbane som andel av totale offentlige utgifter. 2012-2020.



Kilde: SSB tabell 10725

Hvordan vei- og jernbaneformål prioriteres, påvirker også den samlede økonomiske aktiviteten og systemsettingen i landet. Investeringer utgjør mer enn en fjerdedel av samlet BNP i Fastlands-Norge. De

³ Merk at tallene for 2020 er foreløpige. Til sammenligning var de statlige overføringene til vei- og jernbaneformål omtrent 94 mrd. kr. og 40 mrd. kr. i 2019.

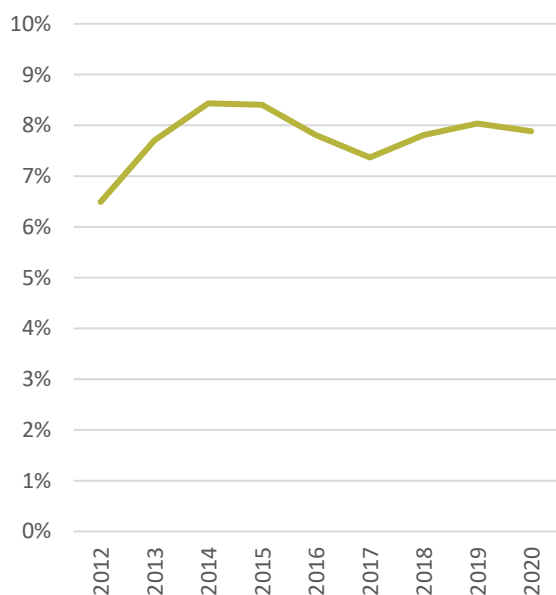
⁴ Offentlig forvaltning inkluderer statsforvaltningen og kommuneforvaltning.

⁵ Som følge av koronapandemien ble det bl.a. gjort endringer som innebar reduserte inntekter for Statens vegvesen (kap. 4320 post 01 og 02) og redusert kontrollaktivitet (kap. 1320 post 30). Også Jernbanedirektorat fikk en reduksjon som følge av lavere aktivitet (kap. 1352 post 01 og 21).

offentlige investeringene i vei og jernbane utgjør en stor del av disse investeringene.

Figur 1.2 viser statens- og kommuneforvaltningens totale investeringer i vei og jernbane som andel av totale bruttoinvesteringer i Fastlands-Norge. Figuren viser at utgiftene til investeringer i vei og jernbane har økt fra omtrent 6,5 prosent til 7,9 prosent i perioden fra 2012 til 2020.

Figur 1.2 Offentlig forvaltnings totale investering i vei og jernbane som andel av bruttoinvestering (Fastlands-Norge). 2012-2020.



Kilde: SSB tabell 09189

Utgifter til drift, vedlikehold og investering av vei- og jernbane finansieres gjennom offentlige overføringer med staten som største aktør. I tillegg kan

kommunalforvaltningen benytte frie midler til å finansiere vei- og jernbaneformål (i tillegg til øremerkede midler og bompenger).

Figur 1.3 og Figur 1.4 viser stat- og kommuneforvaltningens utgifter til henholdsvis vei- og jernbane i perioden 2012 til 2020. Figurene viser ressursene som går med til å drifte, vedlikeholde og investere i transportsektoren sett fra de offentlige aktørenes side. Tallgrunnlaget brukt i figurene er regnet om til faste 2020-kroner.⁶ Dette gjør at man kan se den underliggende utviklingen i kostnadene korrigert for prisvekst.⁷

I begge figurene er investeringer, drift og vedlikehold av veier fordelt på henholdsvis stat- og kommuneforvaltning. For statens del inngår også arbeid i Vegdirektoratet, vegtilsyn og trafikkstasjoner i drift og vedlikehold. Det samme gjelder Jernbanedirektoratet, Jernbanetilsyn og trafikkovervåking m.m. på jernbanen.

Under overføringer til næringsliv/private inngår tilskudd til selskaper som driver næringsrettet virksomhet innen samferdsel. Tilskudd til fergeselskaper på riks- og fylkesveier, Mantena AS, NSB/VY og andre togselskaper utgjør en stor del av disse utgiftene.

Under drift av lokal/regional kollektivtrafikk, inngår bussruter og sporvei som en del av fylkeskommunenes ansvarsområde. Dette inkluderer også utgiftene til kollektivselskap som Ruter AS, AtB AS og Kolumbus AS, for de fylkene som har valgt å opprette slike selskap.

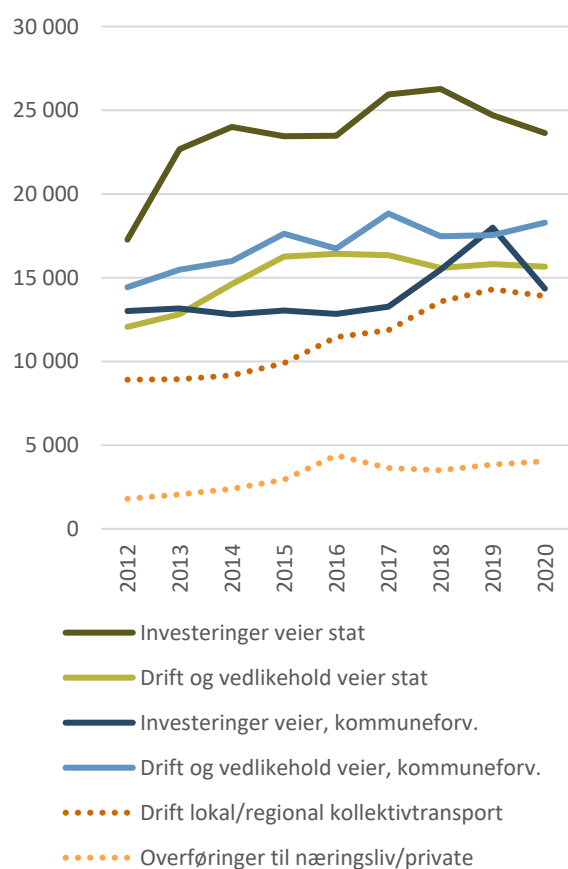
Vi viser drift av lokal/regional kollektivtrafikk og overføringer til næringsliv/private for å vise de totale

⁶ Tallene er regnet om til faste 2020-kroner ved å benytte årlig prisendring (prosent) som deflator. Mer presist er prisendringer i anleggsvirksomhet brukt som deflator for investeringer og kostnadsutviklingen i offentlige utgifter som deflator for drift og vedlikehold (SSB tabell 09170)

⁷ Tallene er ikke korrigert for merverdiavgift. Vi korrigerer derimot for dette når vi analyserer hvordan ressursbruken slår ut i sysselsettingsvirkninger senere i rapporten.

offentlige utgiftene til vei og jernbane, men beløpene inkluderes ikke i selve ringvirkningsanalysen senere.

Figur 1.3 Stat- og kommuneforvaltningens utgifter til veitransport fra 2012-2020, fordelt på investeringer, drift og vedlikehold og overføringer. Faste 2020-kroner. Mill. kr.



Kilde: SSB

Statens utgifter til investering av veier har økt med 37 prosent, fra 17,3 mrd. 2020-kroner i 2012 til 23,6 mrd. kroner i 2020, jf. Figur 1.3.

Kommuneforvaltningens utgifter til investering i veier har derimot ikke hatt like sterk vekst, men har økt fra 13,0 mrd. 2020-kroner i 2012 til 14,4 mrd.

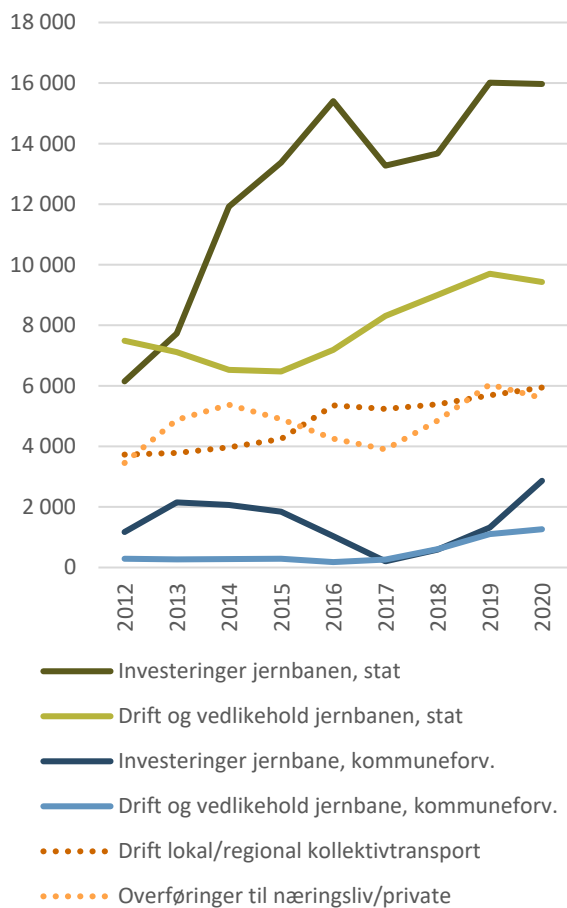
2020-kroner i 2020. Dette tilsvarer en økning på 10 prosent.

Stat- og kommuneforvaltningens utgifter til drift og vedlikehold har fulgt en noenlunde lik utvikling. Statens utgifter til drift og vedlikehold har økt med 30 prosent, fra 12,1 mrd. 2020-kroner i 2012 til 15,7 mrd. kroner i 2020. Kommuneforvaltningens utgifter er noe høyere enn statens utgifter, og økte med 27 prosent i perioden, fra 14,4 mrd. 2020-kroner i 2012 til 18,3 mrd. kroner i 2020.

De prikkete linjene i figuren viser offentlige utgifter til hhv. drift av lokal/regional kollektivtransport og overføringer til næringsliv/private. Utgiftene til drift av lokal/regional kollektivtransport har økt fra 8,9 mrd. 2020-kroner i 2012 til 13,9 mrd. kroner i 2020. Dette tilsvarer en økning på 56 prosent. Utgiftene til overføringer til næringsliv/private har holdt seg mer stabil, og økte fra 1,8 mrd. 2020-kroner i 2012 til 4,0 mrd. kroner i 2020.

Drift av lokal/regional kollektivtransport og overføringer til næringsliv/private er en betydelig utgiftspost, men handler først og fremst om drift av transporttjenester. I dette prosjektet har vi avgrenset oss til drift, vedlikehold og investeringer i transportinfrastruktur, og vi vil derfor se bort fra drift av kollektivtransport og overføringer til næringsliv/private i den videre analysen.

Figur 1.4 Stat- og kommuneforvaltningens utgifter til jernbaneformål fra 2012-2020, fordelt på investeringer, drift og vedlikehold og overføringer. Faste 2020-kroner. Mill. kr.



Kilde: SSB

Figur 1.4 viser stat- og kommuneforvaltningens utgifter til jernbaneformål i perioden 2012-2020. De statlige utgiftene til investeringer i jernbane har økt betydelig, fra 6,1 mrd. 2020-kroner i 2012 til 16,0 mrd. kroner i 2020, en økning på hele 160 prosent. Utgiftene kommuneforvaltningen har til investeringer i jernbane ligger på et langt lavere nivå, men har økt fra 1,2 mrd. 2020-kroner til 2,9 mrd. i perioden 2012 til 2020. Kommunesektorens jernbaneutgifter er i stor grad utgifter til byers sporveisystemer.

De statlige utgiftene til drift og vedlikehold har økt med 26 prosent, fra 7,5 mrd. 2020-kroner i 2012 til 9,4 mrd. kroner i 2020. Kommuneforvaltningens utgifter til samme formål har økt fra 0,3 mrd. 2020-kroner i 2012 til 1,3 mrd. kroner i 2020.

1.2 Hvordan finansieres vei og jernbane i Norge?

I Norge er de offentlige veiene delt inn i tre: riksveier, fylkeskommunale veier og kommunale veier. Ansvarsfordelingen i veisektoren er fastlagt i veiloven § 9, hvor det følger at Statens vegvesen er «sentralstyremakt» for riksveiene, fylkeskommunene er «veistyre» for fylkesveiene og kommunene er «veistyre» for de kommunale veiene (Statens vegvesen, 2020).

Den totale rammen for de statlige midlene som bevilges til samferdsel er fordelt på syv områder: riksveier, tilskudd fylkesvei, byområder, jernbaneformål, kystforvaltning, lufthavner og satsinger på tvers av transportsektorene. I denne rapporten retter vi oppmerksomheten mot vei og jernbane. I de neste avsnittene vil vi kort drøfte finansieringen av disse med utgangspunkt i Nasjonal transportplan.

I Nasjonal transportplan 2022-2033 har regjeringen lagt til grunn en samlet økonomisk ramme på om lag 1 200 mrd. kroner over tolv år. Av dette er 1 076 mrd. kroner statlige midler og 123 mrd. kroner bompenger. Videre er den statlige rammen fordelt med 510 mrd. kroner til riksveier, 52 mrd. kroner til tilskudd til fylkesveier og 393 mrd. kroner til jernbane-

formål. De resterende 121 mrd. kroner går til kystforvaltning, tiltak i byområdene⁸, lufthavner og sat-singer på tvers av transportsektorene (som effektiv og miljøvennlig bruk av ny teknologi).

I avsnittene som følger vil vi kort redegjøre for hvordan riksvei, fylkesveier og jernbaneformål finansieres.

Riksvei

Investeringer, drift og vedlikehold av riksveier finansieres av statlige midler og bompenger.

Planrammen på 510 mrd. kroner som legges frem i Nasjonal transportplan 2022-2033, er videre fordelt på 440,6 mrd. kroner til Statens vegvesen og 69,4 mrd. kroner til Nye Veier AS. Nye Veier AS står for en betydelig del av utbyggingen av riksveinettet.

Av de totalt 440,6 mrd. kronene som skal bevilges Statens vegvesen, har regjeringen lagt til grunn 245 mrd. kroner til statlige investeringer i regi av Statens vegvesen. Det innebærer en årlig gjennomsnittlig bevilgning til investering av riksveier på 20,5 mrd. kroner, 6,3 mrd. kroner til forvaltning av riksveier, 8,1 mrd. kroner til drift og vedlikehold av riksveier og 1,9 mrd. kroner til tilskudd av riksveier.

Det legges videre til grunn et anslag på 123 mrd. i bompengefinansiering av riksveiprosjekter, som utgjør en bompengandelen på 28 prosent av investeringer på riksvei for samlet investeringsportefølje.

Regjeringen har lagt til grunn 245 mrd. kroner i statlige midler til investeringer i regi av Statens vegvesen.

Dette fordeles over flere poster på vegvesenets budsjett; OPS-prosjektene, riksveiin-vesteringer og skredsikring.

Investeringer i riksveier i regi av Statens vegvesen finansieres med statlige midler over flere poster på vegvesenets budsjett; OPS-prosjektene, riksveiin-vesteringer og skredsikring. Det er i tillegg anslått 85,8 mrd. kroner i bompenger.

Fylkesvei

Fylkeskommunene har ansvaret for å finansiere og forvalte fylkesveiene. Fylkesveier finansieres over fylkeskommunenes frie midler (skatt og rammetilskudd), øremerkede midler og bompenger.

Rammetilskuddet bevilges over Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett, mens de øremerkede midlene bevilges over Samferdselsdepartementets budsjett.

De frie midlene er midler som fordeles gjennom inntektssystemet. Fylkeskommunene disponerer midlene fritt, uten andre forbehold fra staten enn de lover og regler som gjelder. Fylkeskommunenes muligheter til å investere i og vedlikeholde fylkesveinettet avhenger av utviklingen i de frie midlene (Samferdselsdepartementet, 2021).

Jernbane

I Nasjonal transportplan 2022-2033 har regjeringen lagt til grunn en planramme på 393 mrd. kroner til jernbaneformål.

⁸ Det er avsatt 80 mrd. kroner til tiltak i byområdene. Av dette er om lag 24,1 mrd. kroner prioritert til investeringer i tiltak for kollektivtransport, sykling og gange langs riks-, fylkeskommunale og kommunalveier i de ni byområdene. Disse investeringene vil også bidra til anleggsvirksomhet.

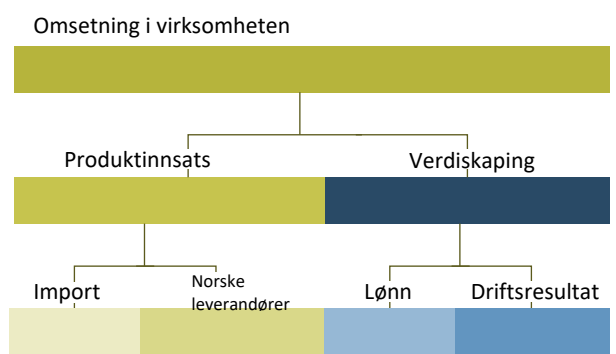
2 Metode – Hva er en ringvirkningsanalyse?

En ringvirkningsanalyse gir informasjon om omfanget av den økonomiske aktiviteten i et prosjekt, en virksomhet eller en næring, og hvordan dette sprer seg utover i økonomien gjennom ringvirkninger.

Et sentralt begrep i en ringvirkningsanalyse er økonomisk verdiskaping; den økonomiske merverdien en næringsvirksomhet skaper for samfunnet. Denne kan defineres som verdien som skapes gjennom bruk av arbeidskraft og kapital i en virksomhet.

Verdiskapingen kan måles som næringsaktivitetens omsetning, fratrukket kostnader til varer og tjenester som inngår i produksjonen (produktinnsats). Resterende verdier i produksjonen blir fordelt mellom de viktigste interessentene: lønn til de ansatte, avkastning til eierne, skatt til kommune og stat og renter til kreditorer. Sammenhengen mellom omsetning, produktinnsats og verdiskaping er illustrert i Figur 2.1.

Figur 2.1 Sammenheng mellom omsetning, produktinnsats og verdiskaping



Kilde: SØA

Drift, vedlikehold og investeringer

Statlige overføringer til drift, vedlikehold og investeringer skaper økt etterspørsel etter varer og tjenester i økonomien som igjen fører til sysselsetting og verdiskaping. Drift og investeringer påvirker ulike deler av økonomien, og de har ulikt tidsperspektiv.

Økte investeringer skaper først og fremst etterspørsel etter ingeniør- og anleggstjenester, men også økte krav til offentlig forvaltning og planlegging, samt kjøp av konsulenttjenester til å gjennomføre konsekvensutredninger. Ringvirkningene av investeringene er tidsavgrenset til den perioden utbyggingen pågår, og det er behov for å fylle på med nye investeringer de kommende årene for å opprettholde sysselsettingsvirkningene.

Overføringer til drift er mer stabile mellom år og gir sysselsetting i bl.a. offentlig forvaltning (som Statens vegvesen, Vegtilsynet, Statens jernbanetilsyn, Jernbanedirektoratet), konsulenttjenester, og virksomheter som drifter veiene sommer- og vinterstid gjennom for eksempel brøyting og salting.

I analysen ønsker vi en todeling av de offentlige utgiftene til veg- og jernbaneformål: drift og vedlikehold, og investeringer. Vi er i tillegg ute etter å skille drift mellom drift av selve veien og jernbanen (f.eks. brøyting, skilting, salting osv.) og drift av transporttjenester (f.eks. subsidiering av persontransport, billettsalg osv.). I analysen ønsker vi å inkludere førstnevnte, men skille ut drift av transporttjenester.

I 2020 var de samlede offentlige utgiftene til vei og jernbane på 130,9 milliarder kroner. Av dette var 56,8 milliarder kroner investeringer fra stat- og kommuneforvaltningen og 44,6 milliarder kroner drift og vedlikehold fra stat- og kommuneforvaltningen. Det er dette vi har beregnet ringvirkningene av.

De resterende 29,5 milliarder kroner går til drift av lokal/regional kollektivtransport og overføring til næringsliv/private (hovedsak næringsrettet virksomhet innen samferdsel), og dette har vi ikke tatt med oss videre i analysen.

Avgrensninger av analysen: ringvirkningsanalyse vs. samfunnsøkonomisk analyse

Det er viktig å presisere at en *ringvirkningsanalyse* av samferdselsinvesteringer (gjennom verdiskaping

og sysselsetting) ikke må forveksles med en *samfunnsøkonomisk analyse* av å gjennomføre en gitt infrastrukturinvestering.

En samfunnsøkonomisk analyse er en analyse av nåverdien av nytte og kostnadene ved et utbyggingsprosjekt gjennom hele prosjektets levetid. En ringvirkningsanalyse gir informasjon om omfang av en aktivitet og hvordan dette sprer seg utover økonomien.

Det er videre viktig å skille mellom netto nyttevirkinger og fordelingsvirkninger. Ressursene som er nødvendig for å drifte, vedlikeholde og investere i vei og jernbane har en alternativ anvendelse i andre produksjonsaktiviteter, og spiller derfor en rolle for ressursallokering og verdiskaping for norsk økonomi samlet. Økonomisk teori tilsier at arbeidskraft og kapital over tid flyter dit den kaster mest av seg, altså bygger eksisterende ressursallokering på en antagelse om at denne gir den høyeste avkastningen.

Omfanget av sysselsettingsvirkningene av økte investeringer i infrastruktur avhenger av en rekke andre forhold i økonomien, spesielt balansen i arbeidsmarkedet. Dersom det er arbeidsledighet og produksjonskapasitet står ubrukt, er den alternative anvendelsen til ressursene mindre eller nær null, og økte investeringer og vedlikehold vil gi økt sysselsetting. Dersom det imidlertid er full sysselsetting i økonomien og produksjonskapasiteten i økonomien er presset, vil økte investeringer gi økt press i økonomien som i neste ledd vil gi økt kostnadsnivå og dermed fortrenge produksjon og sysselsetting i andre deler av økonomien.

I denne ringvirkningsanalysen er hensikten å se på de isolerte ringvirkningene av drift, vedlikehold og investeringer i norske veier og jernbane. Vi har ikke vurdert i hvilken grad denne aktiviteten fortrenger annen verdiskaping og sysselsetting. Analysen kan dermed tolkes som et samfunnsregnskap, der vi

kartlegger hvordan offentlige utgifter til vei og jernbane fordeler seg utover den norske økonomien i form av sysselsetting og verdiskaping. I den grad det finnes ledige ressurser i økonomien (for eksempel arbeidsledighet) kan økte investeringer og vedlikehold ha positiv effekt på total verdiskaping og sysselsetting i den norske økonomien.

2.1 Metode

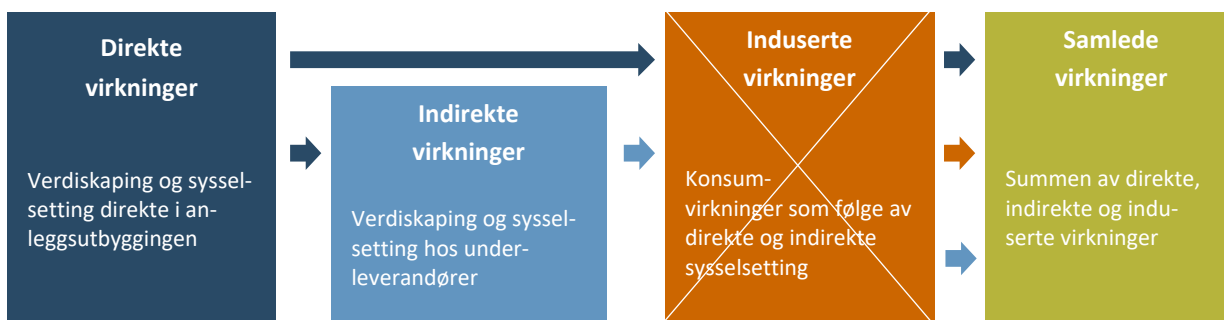
Figur 2.2 viser en prinsipiell illustrasjon av hvordan den samlede økonomiske betydningen av et anleggsprosjekt beregnes i en ringvirkningsanalyse. Felles for alle ringvirkningsanalyser er at virkningene deles inn i direkte, indirekte og induserte virkninger. Videre i dette kapittelet vil vi beskrive overordnet hvordan man kartlegger og beregner de tre virkningene.

2.1.1 Direkte virkninger

Første steg i en ringvirkningsanalyse er å kartlegge de direkte virkningene. De direkte virkningene består av verdiskapingen og sysselsettingen som kan knyttes direkte til drift, vedlikehold og investeringer i norske veier og jernbane. Innenfor *drift og vedlikehold* inkluderer dette offentlig ansatte som har ansvaret for å forvalte veinettet og jernbanenettet, trafikant- og kjøretøytilsyn, drift av veinettet (blant annet brøyting og salting av veier) og drift av jernbane.

Innenfor *investeringer* er dette først og fremst ansatte hos entreprenørene som bygger ut veier og jernbane (for eksempel asfaltarbeidere), men også offentlig ansatte og ingeniørselskaper som planlegger utbyggingene.

Figur 2.2 De økonomiske ringvirkningene av et anleggsprosjekt, fordelt på kategorier i en ringvirkningsanalyse



Note: Vi beregner ikke de induerte virkningene i denne analysen. Se 2.1.3 for nærmere forklaring.
Kilde: SØA

I beregningene har vi tatt utgangspunkt i offentlige utgifter til vei og jernbane som oppgitt fra SSB, og vi har skilt ut den delen av utgiftene som handler om drift, vedlikehold og investeringer. I 2020 var de samlede offentlige utgiftene fra stats- og kommuneforvaltningen til drift og vedlikehold på 44,6 milliarder kroner, mens utgiftene til investeringer var på 56,8 milliarder kroner.⁹

For å fordele drift, vedlikehold og investeringer på ulike næringer har vi tatt utgangspunkt i de årlige overføringene fra Statsbudsjettet¹⁰ til *Vegformål* og *Jernbaneformål*.¹¹ Vi bruker informasjonen om innholdet i de ulike underpostene¹² til å fordele aktiviteten på ulike næringer¹³ i norsk økonomi.

Vi har videre tatt utgangspunkt i Nasjonalregnskapet i SSB¹⁴ for å beregne direkte verdiskaping, antall årsverk og innkjøp av varer og tjenester (produktinnsats).

2.1.2 Indirekte virkninger

Virksomhetene som bygger og drifter veier og jernbane etterspør igjen varer og tjenester fra underleverandører, som igjen etterspør varer og tjenester fra sine underleverandører. Det er dette vi kaller for indirekte virkninger.

De indirekte virkningene omfatter sysselsetting og verdiskaping hos underleverandører som selger varer og tjenester til hovedentreprenøren i anleggsprosjektet, brøytebilselskapet eller konsulenttjenester til de offentlige virksomhetene. Vi har benyttet

⁹ Disse beløpene inkluderer mva. dersom ikke tjenestene er unntatt fra avgift ifølge mva-loven. Tallene for «produksjon i basisverdi» på næringsnivå i nasjonalregnskapet er ekskludert skatter og avgifter (også mva). Vi har derfor trukket fra MVA-beløpet fra overføringer som knyttes til kjøp av infrastruktur tjenester når vi beregner de økonomiske ringvirkningene.

¹⁰ Dette gir oss først og fremst informasjon om næringsfordelingen fra statlige overføringer. Vi har benyttet den samme fordelingen også for de kommunale utgiftene.

¹¹ Vegformål er programområde 21.30, og Jernbaneformål er programområde 21.50.

¹² I vedlegg A beskriver vi hva de ulike postene består av.

¹³ Sentrale næringer her er 42.1 – Bygging av veier og jernbane, 43 - Spesialisert bygge- og anleggsvirksomhet, 52.2 - Andre tjenester tilknyttet transport (blant annet Jernbaneverket), 71.1 - Arkitektvirksomhet og teknisk konsulentvirksomhet, 81.299 - Annen rengjøringsvirksomhet ikke nevnt annet sted (dette er virksomheter som blant annet holder på med brøyting og salting), 72 - Forskning og utviklingsarbeid og 84.130 - Offentlig administrasjon tilknyttet næringsvirksomhet og arbeidsmarked (omfatter Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen, Statens vegtilsyn og Statens jernbanetilsyn).

¹⁴ Vi har benyttet tallgrunnlaget fra tabell 09170 og for næringsgrupperingen A88 for årene 2012-2018. For 2019 og 2020 har vi benyttet tallgrunnlaget for næringsgrupperingen A64.

kryssløpstabeller fra nasjonalregnskapet for å beregne fra hvilke næringer disse etterspør varer og tjenester fra. De indirekte virkningene omfatter også sysselsettingen hos underleverandørenes underleverandører, og disses underleverandører igjen. Våre beregninger omfatter i alt seks ledd med indirekte sysselsettingseffekter. I analysen benytter vi Samfunnsøkonomisk Analyses RingvirkningsMO-DeLL (SARMOD), se tekstboks 1 for nærmere om- tale.

2.1.3 Induserte virkninger

I noen ringvirkningsanalyser beregnes også indu- serte virkninger (konsumvirkninger), dersom et tiltak eller en impuls påvirker inntekten i et geografisk av- grenset område.

For eksempel kan verdiskapingen medføre økte inntekter til arbeidstakere og bedriftseiere, som igjen vil øke sitt konsum og sine private investe- ringer. Bedrifter som skal levere varer og tjenester, må investere for å utvide produksjonskapasiteten. Økt konsum og investeringer gir økt verdiskaping i nye bedrifter. Dette er forsterkningsmekanismer i økonomien. Samtidig bidrar økt sysselsetting til mer press i arbeidsmarkedet, noe som vil øke lønnskost- nadene til bedriftene. Det begrenser veksten i sys- selsettingen.

I analysen legger vi til grunn at arbeidskraften har en alternativ anvendelse. Dette betyr at det i analy- sen forutsettes full sysselsetting, og eventuelle øk- ning i sysselsetting i en del av økonomien innebæ- rer en reduksjon i en annen del. Konsumeffektene av sysselsettingen er derfor ikke beregnet.

Hvorvidt man skal inkludere induserte virkninger av- henger også av hvilke geografiske områder man be- regner ringvirkninger for. Dersom analysen tar for seg lokale ringvirkninger, kan man inkludere indu- serte virkninger (inntekter blir «tilført» regionen

gjennom nasjonale investeringer). I analyser av na- sjonale ringvirkninger er dette derimot mindre van- lig.

I dette prosjektet ser vi imidlertid på virkninger av bruk av statlige ressurser som alternativt kan bli be- nyttet til andre formål (inkludert skattelette). Det kan antas at alle alternative formål vil ha konsumeffekter ganske nær konsumvirkningen av statlig finansierte samferdselsinvesteringer og -drift.

I denne analysen ser vi derfor bort fra induserte virk- ninger

Boks 1 Samfunnsøkonomisk analyses ringvirkningsmodell

Samfunnsøkonomisk Analyses RingvirkningsMODEll (SARMOD) ble utviklet i 2011 i forbindelse med et oppdrag for Olje- og energidepartementet. Siden den gang har modellen blitt videreutviklet og benyttet i 30-40 ulike prosjekter, med både offentlige og private oppdragsgivere.

Ringvirkningsmodellen er bygd opp med utgangspunkt i Nasjonalregnskapet fra Statistisk sentralbyrå. Tre sentrale størrelser som danner utgangspunkt for modellen er:

- **Produksjon:** Verdien av varer og tjenester fra innenlandsk produksjonsaktivitet (markedsrettede virksomheter).
- **Produktinnsats:** Verdien av anvendte innsatsvarer og -tjenester i innenlandsk produksjonsaktivitet.
- **Bruttoprodukt:** Økonomisk merverdi (verdiskaping) opptjent gjennom innenlandsk produksjonsaktivitet i en næring eller sektor, avledet og definert som produksjon minus produktinnsats.

Oppbygningen av en kryssløpsmodell

Aktiviteten til en virksomhet eller næring skaper økonomisk aktivitet (produksjon).

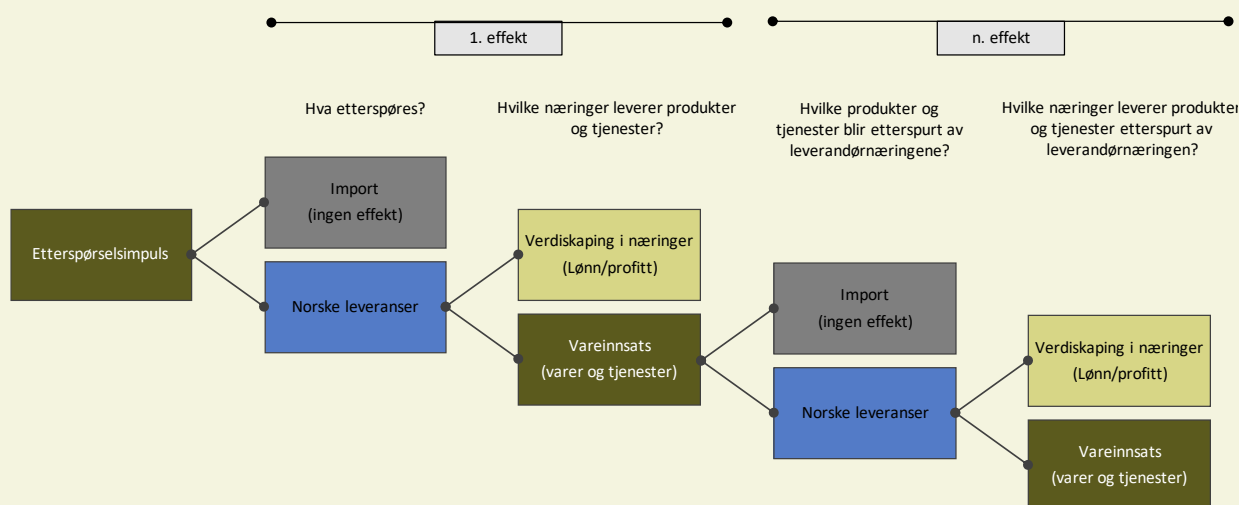
Produksjonen i virksomheten/næringen fører både til verdiskaping i den enkelte virksomhet/næring, men også til etterspørsel etter nye varer og tjenester fra sine underleverandører. Produksjonen i norsk fastlandsøkonomi består altså av verdiskaping (bruttoprodukt) og produktinnsats:

$$(1) \text{ Produksjon} = \text{bruttoprodukt} + \text{produktinnsats}$$

I en ringvirkningsanalyse omtaler vi bruttoproduktet i første steg som «direkte virkning», mens produktinnsatsen virksomheten/næringen etterspør representerer en ny impuls til økonomien, og gir opphav til mer verdiskaping hos underleverandører (det vi kaller indirekte virkninger):

$$(2) \text{ Produktinnsats} = \text{Produksjon hos norske leverandører} + \text{import}$$

De fleste norske bedrifter etterspør varer og tjenester både fra norske leverandører og fra utenlandske leverandører (import). Ringvirkningsmodellen bruker nasjonalregnskapets kryssløp til å beregne en gitt produksjon til leveranser og verdiskaping hos underleverandører, og videre til underleverandørens underleverandører, etc. For å fastsette leveranser og underleveranser benytter vi SSBs tilgang- og anvendelsestabeller 1500 og 1600 fra nasjonalregnskapet. Tabell 1600 viser hvilke produkter de ulike næringene etterspør i sin produksjon (input), mens tabell 1500 viser hvilke næringer som produserer de ulike type produktene og hvor stor andel som er import. Modellen beregner verdiskaping fra underleveranser i fem ledd.



3 Resultater fra ringvirkningsberegningene

I dette kapitlet beskriver vi resultatene fra ringvirkningsberegningene for drift, vedlikehold og investeringer i vei og jernbane for årene 2012 til 2020. De økonomiske ringvirkningene beskrives i form av verdiskapingen (bruttoprodukt) og sysselsetting (årsverk) i norske virksomheter som følger av offentlige utgifter til vei og jernbane.

3.1 Klar økning i de økonomiske ringvirkningene

De økonomiske ringvirkningene har økt i takt med økte offentlige utgifter til vei og jernbane.

I 2012 var de offentlige utgiftene fra stats- og kommuneforvaltningen til drift og vedlikehold på 34,3 milliarder 2020-kroner, mens det var 37,6 milliarder 2020-kroner til investeringer. Vi har beregnet de direkte og indirekte ringvirkningene av dette til 22 000 årsverk knyttet til drift og vedlikehold og 21 400 årsverk knyttet til investeringer i 2012.

De økonomiske ringvirkningene øker jevnt og trutt gjennom perioden, og i 2020 beregner vi de direkte og indirekte ringvirkningene til 30 200 årsverk fra drift og vedlikehold, noe som gir en økning på 37 prosent sammenlignet med 2012. Ringvirkningene

knyttet til investeringer er beregnet til 32 300 årsverk, som gir en økning på 51 prosent sammenlignet med 2012. Tekstboks 2 illustrerer hvordan de økonomiske ringvirkningene i 2020 er beregnet.

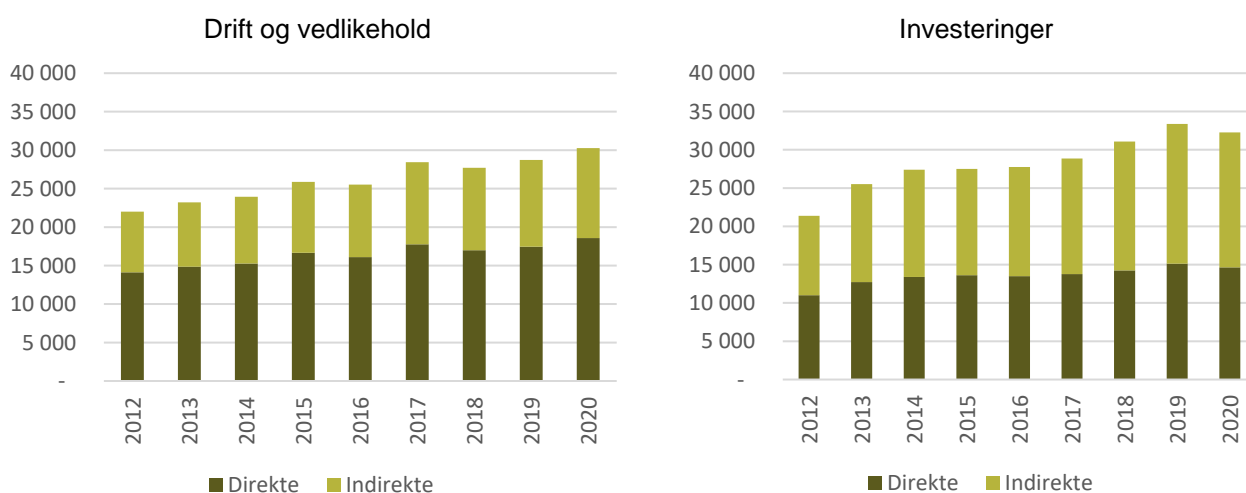
3.2 Ringvirkningene fra investeringer har økt mest

De offentlige investeringene til vei og jernbane har økt betydelig de siste årene, og økningen har vært spesielt stor i investeringene som går gjennom statsforvaltningen.

I 2012 var de offentlige utgiftene til investeringer på 37,6 milliarder 2020-kroner, hvorav 23,4 milliarder kroner var fra statsforvaltningen og 14,2 milliarder kroner fra kommuneforvaltningen.

I 2020 hadde dette økt til samlet 56,8 milliarder 2020-kroner, noe som gir en samlet økning på 51 prosent siden 2012. Av dette var 39,6 milliarder kroner gjennom statsforvaltningen, en økning på 69 prosent siden 2012, og 17,2 milliarder kroner gjennom kommuneforvaltningen, en økning på 21 prosent siden 2012.

Figur 3.1 Sysselsettingsvirkninger i forbindelse med drift, vedlikehold og investeringer. Direkte og indirekte virkninger. Antall årsverk



Kilde: SØA

Boks 2 Ringvirkninger fra investeringer i samferdselsinfrastruktur

Offentlige utgifter til drift, vedlikehold og investeringer i samferdselsinfrastruktur gir økonomisk aktivitet og sysselsetting i både Norge og utlandet. I denne tekstboksen forklarer vi hvordan ringvirkningene av investeringer i vei og jernbane er beregnet.

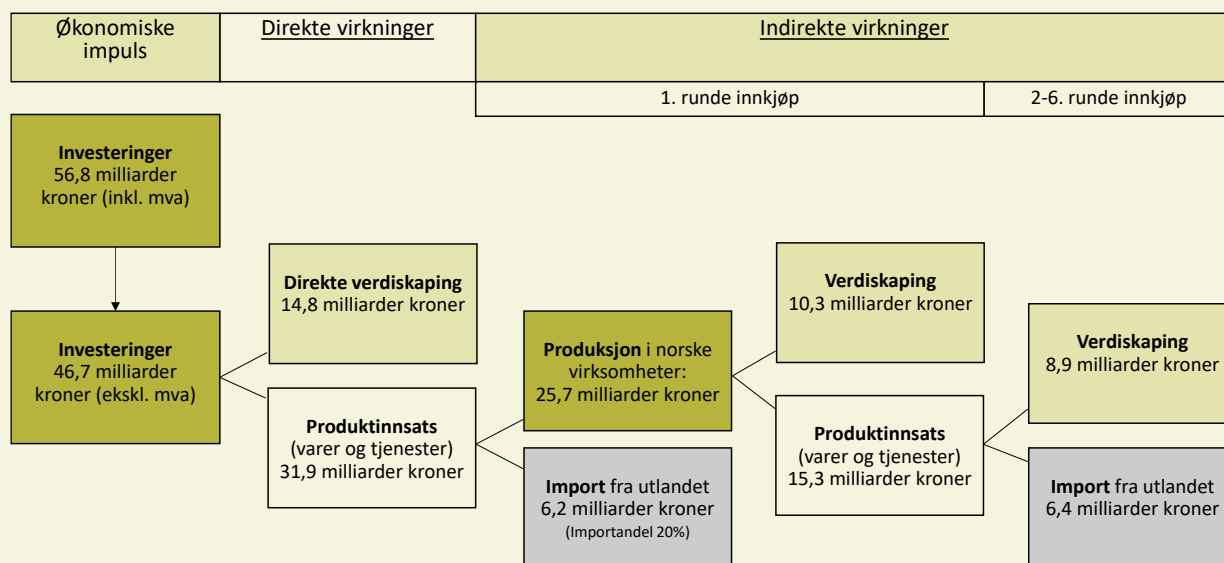
I 2020 ble det investert 56,8 milliarder kroner i vei og jernbane, og det er denne investeringsimpulsen som gir grunnlaget for økonomisk aktivitet. Vi har deretter trukket fra mva. ettersom «Produksjon i basisverdi» på næringsnivå i Nasjonalregnskapet er ekskludert skatter og avgifter (også mva.). Dette gir en «reell» investeringsimpuls på 46,7 milliarder kroner.

De **direkte virkningene** består av verdiskapingen og sysselsettingen som kan knyttes direkte til investeringer i norske veier og jernbane. Dette er i stor grad verdiskapingen som skjer hos entreprenørene som bygger ut veier og jernbane, men også offentlige ansatte og ingeniørselskaper som planlegger utbyggingene. Vi har beregnet den direkte verdiskapingen til 14,8 milliarder kroner i disse virksomhetene. Denne verdiskapingen gir sysselsetting, og vi har beregnet de direkte sysselsettingsvirkningene til 14 600 årsverk.

Virksomhetene som bygger veier og jernbane etterspør varer og tjenester fra underleverandører (produktinnsats). Dette har vi beregnet til 31,9 milliarder kroner og dette gir grunnlaget for de **indirekte virkningene**. Vi benytter SARMOD (se tekstboks 1) til å beregne ringvirkningene i 6 runder.

Av de 31,9 milliarder kroner har vi beregnet at 19,2 milliarder kroner (10,3 + 8,9) er verdiskaping som skjer i Norge. Dette gir sysselsetting, og vi har beregnet de indirekte sysselsettingsvirkningene til 17 600 årsverk.

De resterende 12,7 milliarder kroner er import, dvs. verdiskaping som skjer i utlandet.



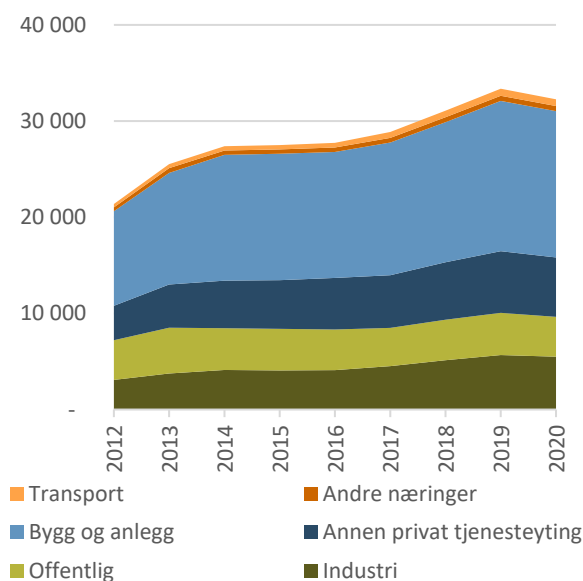
De offentlige utgiftene er impulsen som gir grunnlaget for de økonomiske ringvirkningene, og økte investeringer gir dermed grunnlag for økt økonomisk aktivitet.¹⁵ De økonomiske ringvirkningene kan måles i både verdiskaping (bruttoprodukt) og sysselsetting (årsverk) som skjer i Norge. I dette kapitlet omtaler vi de økonomiske ringvirkningene målt i antall årsverk, men vi oppgir ringvirkningene målt i verdiskaping (bruttoprodukt) i Tabell 3.1 og Tabell 3.2.

I 2012 beregner vi de direkte og indirekte ringvirkningene fra investeringer til 21 400 årsverk. Dette øker til 25 600 i 2013, før det tar seg videre opp til 27 400 årsverk i 2014 og 27 500 årsverk i 2015. I årene 2016 og 2017 holder den økonomiske aktiviteten seg på dette nivået, før det øker til 31 100 årsverk i 2018, som følge av en klar økning i offentlige utgifter til investeringer dette året. Antall årsverk som er sysselsatt direkte og indirekte i utbygging av vei og jernbane øker videre til 33 300 årsverk i 2019, før det faller noe tilbake i 2020, til 32 300 årsverk. Nedgangen det siste året skyldes en liten nedgang i investeringsutgiftene.

Som vi ser fra Figur 3.2 fordeler de økonomiske ringvirkningene seg på flere næringer. Anleggsbransjen er den klart dominerende. Det er her store deler av de direkte virkningene gjennom investeringer i vei og jernbane finner sted. Samtidig etter spør anleggsbransjen underleveranser fra andre virksomheter innenfor egen bransje, men også fra virksomheter innenfor industri (produksjon av maskiner og motorvogner, bygningsmaterialer, verktøy osv.) og gruedrift. Videre vil leverandører av ingeniørtjenester utgjøre en stor andel av sysselset-

tingen, både gjennom direkte leverandører til offentlige etater, men også som underleverandører i anleggsprosjektene.

Figur 3.2 Økonomiske ringvirkninger fra investeringer. Fordelt på næringer. Antall årsverk



Kilde: SØA

¹⁵Tallene for «produksjon i basisverdi» på næringsnivå i nasjonalregnskapet er ekskludert skatter og avgifter (også mva). Vi har derfor trukket fra

MVA-beløpet fra overføringer som knyttes til kjøp av infrastruktur tjenester når vi beregner de økonomiske ringvirkningene.

Tabell 3.1 Økonomiske ringvirkninger fra investeringer. Fordelt på næringer. Antall årsverk

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Industri	3 100	3 800	4 100	4 100	4 100	4 500	5 100	5 700	5 500
Offentlig	4 100	4 800	4 400	4 300	4 200	4 000	4 200	4 400	4 200
Annen privat tjenesteyting	3 600	4 500	4 900	5 100	5 400	5 500	6 000	6 400	6 200
Bygg og anlegg	9 800	11 600	13 100	13 200	13 100	13 800	14 600	15 600	15 200
Andre næringer	400	500	400	400	500	500	500	500	500
Transport	400	400	500	400	500	600	700	700	700
Samlet	21 400	25 600	27 400	27 500	27 800	28 900	31 100	33 300	32 300

Kilde: SØA

Tabell 3.2 Økonomiske ringvirkninger fra investeringer. Fordelt på næringer. Verdiskaping i millioner kroner. Faste 2020-kroner

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Industri	3 400	4 200	4 600	4 700	4 500	4 800	5 200	5 600	5 400
Offentlig	4 100	4 700	4 400	4 300	4 300	4 000	4 300	4 600	4 200
Annen privat tjenesteyting	4 700	6 000	6 500	6 400	6 600	6 800	7 600	8 200	7 800
Bygg og anlegg	9 500	11 200	12 800	13 300	13 800	14 300	14 500	15 700	15 000
Andre næringer	600	700	700	700	700	800	900	1 000	900
Transport	400	500	500	500	600	600	700	700	700
Samlet	22 700	27 300	29 500	29 900	30 500	31 300	33 200	35 800	34 000

Kilde: SØA

3.3 Også klar økning i ringvirkninger fra drift og vedlikehold

De offentlige utgiftene til drift og vedlikehold av vei og jernbane har også økt betydelig de siste årene. Her er imidlertid økningen relativt jevnt fordelt mellom stat- og kommuneforvaltningen.

I 2012 var de offentlige utgiftene til drift og vedlikehold på 34,3 milliarder 2020-kroner, hvorav 19,6 milliarder kroner var fra statsforvaltningen og 14,7 milliarder kroner fra kommuneforvaltningen.

I 2020 hadde dette økt til samlet 44,6 milliarder 2020-kroner, noe som gir en økning på 30 prosent siden 2012. Av dette var 25,1 milliarder kroner gjennom statsforvaltningen, en økning på 28 prosent siden 2012, og 19,6 milliarder kroner gjennom kommuneforvaltningen, en økning på 33 prosent siden 2012.

Med de offentlige utgiftene som utgangspunkt har vi beregnet de direkte og indirekte ringvirkninger fra

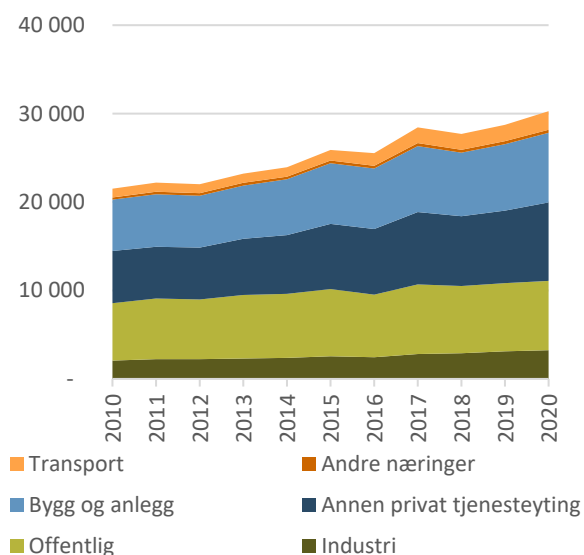
drift og vedlikehold til 22 000 årsverk i 2012. Dette har økt relativt jevnt fram til 2020, hvor vi beregner de direkte og indirekte ringvirkningene til 30 200 årsverk. Dette er en økning på 37 prosent sammenlignet med 2012.

Som vi ser fra Figur 3.3 fordeler den økonomiske aktiviteten seg på mange næringer. De største virkningene finner vi i bygg og anlegg og offentlig sektor, men det er også store virkninger i annen privat tjenesteyting. Innenfor offentlig sektor inkluderer dette offentlig forvaltning (ledelse og strategisk planlegging), trafikant- og vegtilsyn og forvaltning av jernbane- og vegnettet (Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet).

Videre omfatter de direkte sysselsettingsvirkningene ansatte i virksomheter som drifter veg- og jernbanenettet. Dette inkluderer blant annet brøyting, strøing og salting av vegene vinterstid, vegoppmerking, osv.

Virksomhetene som står bak de direkte virkningene, kjøper inn varer og tjenester fra underleverandører. Dette kan være virksomheter som tilbyr konsulent-tjenester, leverer mekanikertjenester til brøytebi-lene og salt og grus som brukes på vegene. De indirekte ringvirkningene sprer seg utover mange ulike næringer i økonomien.

Figur 3.3 Økonomiske ringvirkninger fra drift og vedlikehold. Fordelt på næringer. Antall årsverk



Kilde: SØA

Tabell 3.3 Økonomiske ringvirkninger fra drift og vedlikehold. Fordelt på næringer. Antall årsverk

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Industri	2 200	2 300	2 400	2 600	2 500	2 800	2 900	3 100	3 200
Offentlig	6 700	7 200	7 200	7 600	7 100	7 900	7 600	7 700	7 800
Annen privat tjenesteyting	5 900	6 300	6 600	7 400	7 400	8 200	7 900	8 200	8 900
Anlegg og bygg	5 900	6 000	6 300	6 900	6 900	7 500	7 200	7 500	7 900
Andre næringer	300	300	300	300	300	300	300	300	300
Transport	1 000	1 000	1 100	1 200	1 400	1 800	1 800	1 800	2 100
Samlet	22 000	23 100	23 900	26 000	25 600	28 500	27 700	28 600	30 200

Kilde: SØA

Tabell 3.4 Økonomiske ringvirkninger fra drift og vedlikehold. Fordelt på næringer. Verdiskaping i millioner kroner. Faste 2020-kroner

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Industri	2 600	2 700	2 700	3 000	2 800	3 000	3 000	3 100	3 200
Offentlig	6 700	7 100	7 300	7 700	7 200	8 000	7 800	8 100	8 100
Annen privat tjenesteyting	5 600	6 100	6 400	6 800	7 000	7 700	7 600	8 000	8 200
Anlegg og bygg	5 400	5 500	5 900	6 600	6 800	7 400	6 900	7 300	7 500
Andre næringer	500	500	500	600	600	700	700	700	700
Transport	1 200	1 300	1 200	1 500	1 600	1 900	1 900	2 000	2 200
Samlet	22 000	23 200	24 000	26 200	26 000	28 700	27 900	29 200	29 900

Note: Verdiskapingen per årsverk var nær 1 millioner kroner i 2020.

Kilde: SØA

3.4 Ringvirkningene utgjør en betydelig andel av sysselsetting i anleggsnæringen

I kapittel 3.2 oppsummerer vi de direkte og indirekte virkningene fra investeringer, mens vi i kapittel 3.3 oppsummerer de direkte og indirekte virkningene fra drift og investeringer. Samlet har vi beregnet at ringvirkningene fra drift, vedlikehold og investeringer øker fra 43 400 årsverk i 2012 til 62 500 årsverk i 2020.

Som vist i de foregående kapitlene fordeler ringvirkningene seg på mange næringer. Når vi studerer næringsfordelingen litt nærmere finner vi at antall årsverk, ikke overraskende, er høyest innenfor anleggsnæringen og at dette utgjør en betydelig andel av den samlede aktiviteten i denne næringen.

Anleggsnæringen¹⁶ består av «Bygging av veier og motorveier», «Bygging av jernbane og undergrunnsbane», «Bygging av broer og tunneler», «Bygging av vann- og kloakkanlegg», «Bygging av anlegg for elektrisitet og telekommunikasjon», «Bygging av havne- og damanlegg» og «Bygging av andre anlegg ikke nevnt annet sted». Det er de tre førstnevnte som først og fremst blir påvirket direkte av økte offentlige utgifter til vei og jernbane.

I 2020 har vi beregnet at de direkte og indirekte ringvirkningene utgjør 23 100 årsverk innenfor bygg- og anleggsnæringen, og disse består i all hovedsak av sysselsatte innenfor bygging av veier, motorveier, jernbane, undergrunnsbane, broer og tunneler.¹⁷

De resterende 39 400 årsverkene¹⁸ sprer seg utover mange andre næringer i økonomien, jf. kapittel 3.2 og 3.3. Av dette er det et relativt stort antall innenfor

offentlig sektor (med om lag 12 000 årsverk), industri (om lag 8 700 årsverk), mens de resterende 18 700 årsverkene sprer seg utover mange andre næringer i økonomien.

Selv om antallet er stort utgjør sysselsettingen i andre næringer enn anleggsnæringen kun en liten andel av den samlede aktiviteten i disse næringene. For offentlig sektor er andelen kun 2 prosent, for industri og andre deler av bygg og anlegg utgjør det 3 prosent, mens for sekkeposten «Andre næringer» utgjør det i overkant av 1 prosent av samlet aktivitet.

I neste kapittel ser vi nærmere på hvordan aktiviteten i anleggsektoren er spredd utover geografisk i landet.

¹⁶ NACE-kode 42.

¹⁷ Disse årsverkene utgjøres i all hovedsak av personer ansatt i anleggsvirksomheter, men det vil også være sysselsatte i byggenæringer. Vi har ikke grunnlag for å anslå eksakt hvor mange som befinner seg innenfor de ulike undernæringene.

¹⁸ Vi har beregnet de direkte og indirekte ringvirkningene fra offentlige utgifter til drift, vedlikehold og investeringer til 62 500 årsverk i 2020. Om lag 23 100 årsverk er innenfor anleggsvirksomhet og resterende 39 400 årsverk er innenfor andre næringer i økonomien.

4 Regional fordeling direkte virkninger

I det foregående kapittelet oppsummerte vi resultatet fra ringvirkningsberegningene for drift, vedlikehold og investeringer i vei og jernbane for årene 2012 til 2020. Disse beregningene er ikke mulig å fordele geografisk.¹⁹

For å si noe om hvordan anleggsvirksomheten i Norge fordeler seg geografisk har vi derfor tatt for oss den registerbaserte sysselsettingsstatistikken fra SSB.²⁰

Den delen av anleggsnæringen som er sysselsatt med investeringer og drift av veier og jernbane, er kjennetegnet av at de sysselsatte ikke nødvendigvis bor i kommunen eller området anlegget bygges. Mange pendler og oppholder seg i perioder langt fra hjemstedet. Sysselsettingen i anleggsnæringene er derfor spredt over hele landet.

Enkelte deler av landet har en klart høyere andel av de sysselsatte innbyggerne i anleggsvirksomheter enn andre deler av landet. Det gjelder særlig distriktskommuner. Det betyr at når offentlige midler til investeringer i og vedlikehold av veier og jernbaner øker, påvirkes sysselsettingene i distriktskommuner relativt mest (og omvendt).

I Figur 4.1 viser vi fordelingen på kommuner av de sysselsatte i den delen av anleggsnæringen som bygger veier og jernbane. Næringen er definert som næringskode 42.1 i SSBs næringsnomenklatur. Kommunene er fordelt i henhold til SSBs sentralitetsindeks, hvor 1 er landets mest sentrale kommuner og 6 de minst sentrale.²¹ Tallene er hentet fra SSBs registerbaserte sysselsettingsstatistikk.²²

Figur 4.2 viser sysselsettingen i anleggsnæringen knyttet til veier og jernbane fordelt på alle kommuner, ut fra antall og andel av sysselsatte i den enkelte kommune.

De sysselsatte i anleggsnæringen er primært personer med bostedsadresse i Norge. Men næringen har også ansatte med bostedsadresse utenfor Norge. Basert på sammenligning av antall arbeidsforhold i anleggsnæringen og sysselsatte med bostedsadresse i samme næring (Nace 42.1), kan det anslås at om lag 10-15 prosent av de som arbeider på vei og jernbaneanlegg i Norge har bostedsadresse utenfor Norge.

¹⁹ Årsaken til dette er at vi kun kjenner de samlede utgiftene til drift, vedlikehold og investeringer på landsbasis, og ikke hvor i landet prosjektene er gjennomført.

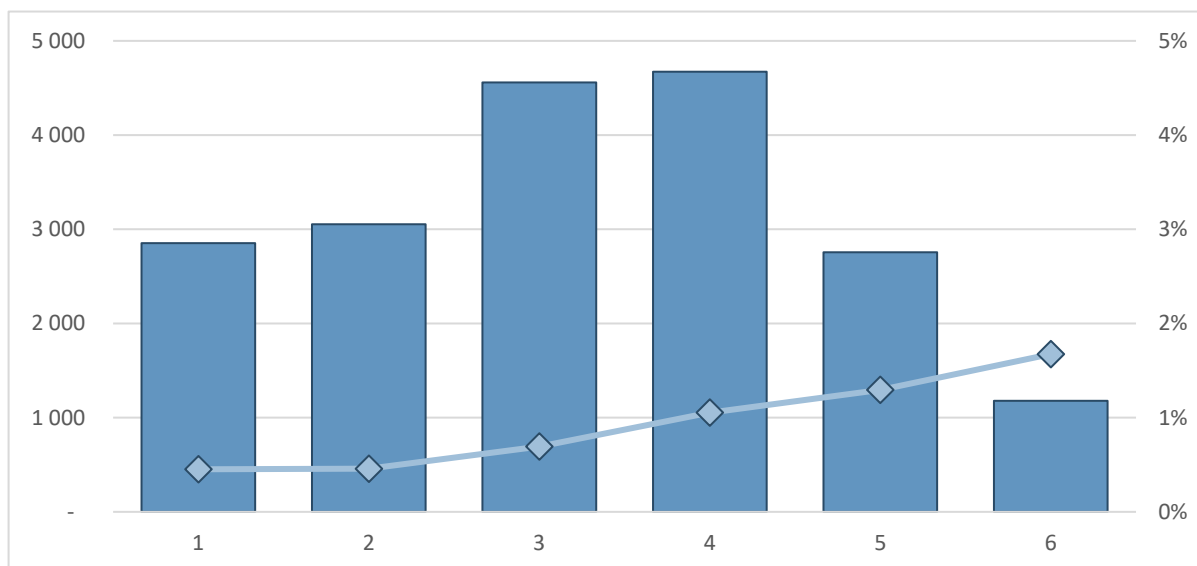
²⁰ Dette tallgrunnlaget skiller seg fra tallene i kapittel 3 på flere måter. En forskjell er at registerbasert sysselsetting (kap. 4) viser antall sysselsatte, mens resultatene i kapittel 3 er oppgitt i antall årsverk. I kapittel 4 viser vi utviklingen i antall sysselsatte innenfor næringskode 42.1 «Bygging av vei

og jernbane», mens tallene i kapittel 3 er et anslag på antall årsverk innenfor næringskode 41, 42 og 43 «Bygg og Anlegg». Videre er tallene i kapittel 4 statistikk publisert fra SSB, mens tallene i kapittel 3 er en beregning. Det vil derfor være avvik mellom disse.

²¹ Se [HER](#) for SSBs definisjon av sentralitetsklasser og hvilke kommuner som tilhører hvilken klasse.

²² Tabell 11687

Figur 4.1 Sysselsatte i næringen Bygging av veier og jernbane (Nace 42.1) etter sentralitet. 1 er mest sentrale kommuner. 6 er minst sentrale kommuner. 2020. Antall (v. akse) og prosent (h. akse)



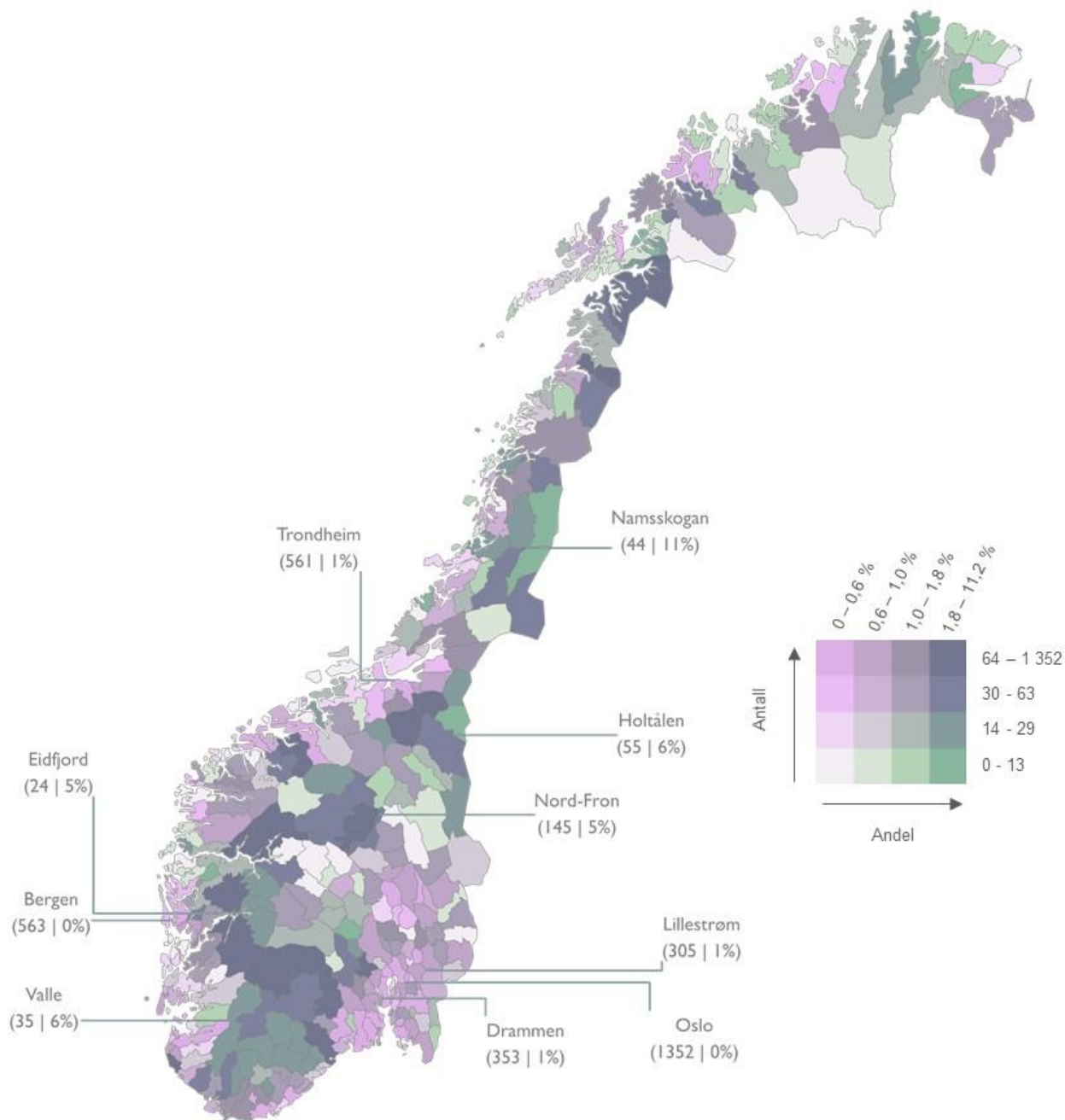
Kilde: SSB. Bearbeidet av SØA

Tabell 4.1 Sysselsatte i næringen Bygging av veier og jernbane (Nace 42.1) fordelt på de sysselsattes bostedsfylke

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Viken	3 189	3 300	3 509	3 769	4 025	4 167	4 115	4 171	4 202
Oslo	737	724	861	1 046	1 293	1 351	1 331	1 326	1 352
Innlandet	1 491	1 523	1 653	1 756	1 812	1 874	1 916	1 905	1 773
Vestfold og Telemark	1 514	1 505	1 596	1 716	1 806	1 907	1 845	1 844	1 784
Agder	995	891	973	1 041	1 150	1 218	1 255	1 275	1 295
Rogaland	898	995	1 051	1 088	1 137	1 274	1 239	1 183	1 174
Vestland	1 847	1 934	2 072	2 010	2 046	2 118	2 230	2 254	2 242
Møre og Romsdal	794	790	854	859	889	926	968	897	848
Trøndelag	1 511	1 552	1 581	1 745	1 839	1 947	2 062	2 000	1 966
Nordland	1 302	1 363	1 413	1 492	1 542	1 551	1 521	1 454	1 394
Troms og Finnmark	978	911	949	995	994	1 012	1 048	1 065	1 040

Kilde: SSB, tabell 11687

Figur 4.2 Sysselsatte i næringen Bygging av veier og jernbane (Nace 42.1) fordelt på de sysselsattes bostedskommune. Andel og antall av kommunens sysselsatte. Mørk farge indikerer relativ høy andel og antall. 2020



5 Økt sysselsetting som følge av NTP 2022-2033

Den nylig vedtatte Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 tilsier at bevilgningene til vei og jernbane vil vokse ytterligere. Nedenfor ser vi hva den kan bety i sysselsettingsvirkninger.

5.1 Ringvirkninger fra NTP 2022-2033

Som nevnt tidligere, har regjeringen lagt til grunn en økonomisk ramme på omtrent 1 200 mrd. kroner i Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033. Rammen er fordelt med 1 076 mrd. kroner i statlige midler og 123 mrd. kroner i bompenger.

Til tross for at regjeringen legger opp til fortsatt vekst i den økonomiske rammen til transportsektoren, vil ikke veksten være den samme neste tiårs periode som i forrige.

I tolvårsperioden 2022-2033 trekkes innsats og fornying fram som et viktig område å prioritere. Omtrent en fjerdedel av den statlige rammen skal brukes til drift, vedlikehold og fornying. Regjeringen vil prioritere å ta vare på eksisterende infrastruktur, i tillegg til å tilrettelegge for god drift av infrastrukturen og på den måten oppnå effektive transporter. Økt satsing på fornying, drift og vedlikehold skal redusere vedlikeholdsetterslepet.

Regjeringen har videre en målsetting om å utvikle riksveinettet i hele landet, blant annet ved å starte rundt 40 skredsikrings-, utbedrings- og utbyggingsprosjekter i hele landet.

Ved å prioritere midler til en ny øremerket ordning for fylkesveiene, ønsker regjeringen å få ned vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet, forstørre bo- og arbeidsmarkedsregioner og forbedre forholdene for næringstransporten.

5.1.1 Hva skjer fra 2021 og framover?

Tabell 5.1 er hentet fra NTP 2022-2033 og viser den økonomiske rammen fordelt på riksveier, tilskudd fylkesvei, byområder og jernbaneformål.²³

Tabell 5.1 Total ramme fordelt på vei- og jernbaneformål. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2021-kroner.

Område	Budsjett 2021	Årlig gjennomsnitt NTP 2022-2033
Riksveier	36 431	42 496
Tilskudd fylkesvei	2 913	4 370
Byområder	6 458	6 672
Jernbaneformål	27 154	28 850

Kilde: Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Bevilgningene til riksveier øker fra 36,4 mrd. kroner budsjettet i 2021 til 42,5 mrd. kroner årlig i NTP-perioden. Dette er en økning på 16,8 prosent fra 2021.

Tilskudd til fylkesvei øker med 51,7 prosent fra 2021, fra 2,9 mrd. kroner i 2021 til 4,4 mrd. kroner i NTP-perioden.

Fra budsjettet i 2021 er det foreslått å øke bevilgningen til byområder med 3,1 prosent, fra 6,5 mrd. kroner til 6,7 mrd. kroner.

Bevilgningene til jernbaneformål er i budsjettet for 2021 budsjettet med 27,2 mrd. kroner. I NTP-perioden øker bevilgningen med 6,3 prosent, dvs. til 28,9 mrd. kroner årlig.

²³ Kilde: tabell 1.1 Nasjonal transportplan 2022-2033 (side 18).

5.1.2 Økt sysselsetting knyttet til vei og jernbane i årene framover

For 2020 har vi beregnet ringvirkningene fra drift, vedlikehold og investeringer i veier og jernbane til 62 500 årsverk.

Dersom vi legger til grunn samme forhold mellom bevilgede beløp til vei- og jernbaneformål i årene framover som tidligere, er det mulig å anslå hvor mange årsverk disse bevilgningene vil medføre.

I statsbudsjettet for 2021 er det budsjettet med 66,2 milliarder kroner til vei og jernbaneformål utenom byområdesatsinger og 73 milliarder med. Bevilgningene til vei og jernbaneformål er 1 prosent lavere enn året før.²⁴ Bevilgningene til jernbaneformål i 2021 har økt vesentlig, men reduksjonene i bevilgningene til veiformål er redusert noe mer.

Framover tilsier NTP 2022-2033 at nivået på årlige bevilgninger til vei og jernbane samlet vil øke med 13 prosent fra 2021. Som nevnt er økningen størst for bevilgningene til fylkesveier, men også bevilgningen til riksveier og jernbane vil øke fra et relativt høyt nivå.

Når vi tar hensyn til både den marginale reduksjonen i 2021 og økningen i årlige bevilgninger i NTP 2022-2033 tilsier tallene at årlig nivå på bevilgninger til investeringer i og drift og vedlikehold av vei og jernbane øker med 12 prosent kommende år. Med samme forutsetninger som tidligere, tilsier det at samlet sysselsetting knyttet til disse bevilgningene blir om lag 70 000 årsverk (etter ringvirkninger).²⁵

Dette er et forenklet regnestykke og det er flere forhold som slår inn. For det første kan vi anta at produktivetsforbedringer i anleggsnæringen i realiteten trolig vil bidra til at sysselsettingsvirkningen blir noe lavere. For det andre vil importandelen kunne påvirke. Dersom importen av anleggstjenester øker i forhold til i dag, vil det bidra til å trekke ned sysselsettingen i næringen. Motsatt, dersom norsk anleggsnæring vinner mer fram i norske og utenlandske markeder vil sysselsettingen i anleggsnæringen øke mer.²⁶

²⁴ Se Prop. 1 S (2020–2021) Samferdselsdepartementet. Tabell 1.1 for bevilget beløp 2020.

²⁵ Denne beregningen forutsetter at kommuner og fylker øker sine overføringer til samferdsel med like mye som de statlige overføringene i NTP-perioden.

²⁶ Import av anleggstjenester kan påvirkes av flere forhold. Det avhenger for eksempel både av i hvilken grad entreprenører etablert i Norge vinner fram i konkurranser om å gjennomføre anleggsprosjekter (både i Norge og i utlandet) og om det er tilstrekkelig kvalifisert arbeidskraft til å gjennomføre de aktuelle prosjektene.

6 Referanser

- Prop. 1 S (2011-2012): Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). For budsjettåret 2012. Utgiftskapittel: 1300-1380. Inntektskapittel: 4300-4380, 5611, 5618-5619 og 5622-5624
- Prop. 1 S (2012-2013): Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). For budsjettåret 2013. Utgiftskapittel: 1300-1380. Inntektskapittel: 4300-4380, 5611, 5618-5619 og 5622-5624
- Prop. 1 S (2013-2014): Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). For budsjettåret 2014. Utgiftskapittel: 1300-1380. Inntektskapittel: 4300-4380, 5611, 5618-5619 og 5622-5624
- Prop. 1 S (2014-2015): Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). For budsjettåret 2015. Utgiftskapittel: 1300-1380. Inntektskapittel: 4300-4380, 5611, 5618-5619 og 5622-5624
- Prop. 1 S (2015-2016): Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). For budsjettåret 2016. Utgiftskapittel: 1300-1380. Inntektskapittel: 4300-4380, 5611, 5618-5619 og 5622-5624
- Prop. 1 S (2016-2017): Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). For budsjettåret 2017. Utgiftskapittel: 1300-1380. Inntektskapittel: 4300-4380, 5611, 5618-5619 og 5622-5624
- Prop. 1 S (2017-2018): Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). For budsjettåret 2018. Utgiftskapittel: 1300-1380. Inntektskapittel: 4300-4380, 5611, 5618-5619 og 5622-5624
- Prop. 1 S (2018-2019): Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). For budsjettåret 2019. Utgiftskapittel: 1300-1380. Inntektskapittel: 4300-4380, 5611, 5618-5619 og 5622-5624
- Prop. 1 S (2019-2020): Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). For budsjettåret 2020. Utgiftskapittel: 1300-1380. Inntektskapittel: 4300-4380, 5611, 5618-5619 og 5622-5624
- Prop. 1 S (2020-2021): Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). For budsjettåret 2021. Utgiftskapittel: 1300-1380. Inntektskapittel: 4300-4380, 5611, 5618-5619 og 5622-5624 Samferdselsdepartementet. (2011-2012). *Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). For budsjettåret 2012. Utgiftskapittel: 1300-1380. Inntektskapitte: 4300-4380, 5611, 5618-5619 og 5622-5624.*
- Samferdselsdepartementet. (2021). *Nasjonal transportplan 2022-2033.*
- Statens vegvesen. (2020). *Nasjonale føringer for riks og fylkesvegnettet.*

Vedlegg A:

Dette er en gjennomgang av budsjettpostene som vi har brukt til å fordele utgiftspostene til vei- og jernbaneformål.

Veiformål

Kap. 1320 Statens vegvesen

Post 01 Driftsutgifter

Utgifter til husleie, IKT, reiser, kommunikasjon, drivstoff, kjøp av biler/maskiner, ombygging av lokaler, kontorrekvisita og administrative påslag i regionene knyttet til drift og vedlikehold av riksveier.

Post 22: Drift og vedlikehold av riksveier

Består av underpostene *drift av riksveier og vedlikehold av riksveier* som t.o.m. 2018 ble budsjettert på post 23.

Bevilgningene på post 22 består i hovedsak av entreprenørutgifter knyttet til drift og vedlikehold av riksveier, samt utgifter til lønn og konsulenttjenester som er direkte knyttet til de operative oppgavene for drift og vedlikehold av riksveier. Utgifter knyttet til de operative oppgavene omfatter utgifter til planlegging, prosjektering og byggherreoppfølging (utforming, konkurranseutsetting og oppfølging) av drifts- og vedlikeholds kontrakter.

De største postene innenfor denne kategorien er:

- Drift av vegnettet omfatter alle oppgaver som er nødvendige for at vegnettet skal fungere for trafikantenes daglige bruk, og for å holde god miljøstandard. Dette er aktiviteter som brøyting, strøing med salt og sand, veimerking, vask og renhold, oppretting av skilt og skjøtsel av grøntarealet.
- Vedlikehold av vegnettet består av tiltak for å ta vare på og sikre funksjonaliteten på den fysiske infrastrukturen. Dette innebærer tiltak for å opprettholde standarden på vegdekker, grøfter, bruer, tunneler, støyskjermer, holdeplasser og

andre tekniske anlegg i tråd med fastsatte kvalitetskrav.

Post 28: Trafikant- og kjøretilsyn

All aktivitet som er knyttet til trafikant- og kjøretøyområdet har f.o.m. 2019 vært ført på denne posten, som omfatter tidligere underpost *trafikant og kjøretøy* på post 23. Unntaket er administrative påslag, som overføres til post 01.

Post 23: Drift og vedlikehold av riksveier, trafikant- og kjøretilsyn

Posten ble avviklet f.o.m 2019, og det ble i stedet opprettet tre nye poster:

- Post 01 Driftsutgifter
- Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier
- Post 28 Trafikant- og kjøretilsyn.

Dette ble gjort for å gi en bedre oversikt over hva Statens vegvesens budsjett går til. I den gamle poststrukturen fulgte inndelingen i postene i stor grad de konkrete oppgavene Statens vegvesen har. Alle relevante kostnader, inkludert administrasjonskostnader, ble ført over den enkelte post. I ny poststruktur, innført i budsjettåret 2019, skal administrasjonskostnader som hovedregel føres på post 01.

Post 29: Vederlag til OPS-prosjekter

Stortinget gikk i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-2011 inn for at det skulle gjennomføres tre prøveprosjekter for OPS (Offentlig Privat Samarbeid). De tre prosjektene er Klett – Bårdshaug på E39 i Sør-Trøndelag som ble åpnet 2005, prosjektet Lyngdal – Flekkefjord på E39 i Vest-Agder som ble åpnet i 2006, og prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand i Aust-Agder og Vest-Agder som ble åpnet i 2009. Det ble kontraktfestet framtidige vederlag for disse prosjektene på i gjennomsnitt 460 millioner kroner årlig. Vi har definert dette innenfor investeringer.

Post 30: Riksveginvesteringer

I 2021 ble det foreslått bevilget 11 668 millioner kroner til riksveinvesteringer.

En stor andel av Riksveginvesteringene er satt av til investeringer til store prosjekter på E6, E10, E16, E18, E39 og E134. I tillegg er det avsatt egne midler til egne programområder: bymiljøavtaler, utbedringstiltak, tiltak for gående og syklende, trafiksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak, og kollektivtrafikk og universell utforming.

I 2021 legges det opp til at midlene i hovedsak skal bli brukt til å følge opp vedtatte prosjekter. Det er satt av midler til å videreføre de forbedrende arbeidene på OPS-prosjektene rv. 555 Sotrasambandet i Vestland, E8 Sørbotn-Laukslett i Troms og Finnmark og E10/rv. 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark.

Det er i tillegg til dette satt av midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart for følgende prosjekter:

- E18 Lysaker-Ramstadsletta i Viken
- E39 Myrmel-Lunde i Vestland
- E39 Ørskogfjellet, krabbefelt i Møre og Romsdal
- E39 Lønset-Hjelset i Møre og Romsdal
- rv. 4 Roa-Gran grense inkl. Jaren-Lygnebakken i Innlandet og Viken

Post 31: skredsikring riksveier

Skredsikringstiltak på riksveinettet

Post 34: Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Ordningen ble innført 1. juli 2014, jf. Prop. 188 S (2013-2014) Endringer i statsbudsjettet 2014 (endring av den differensierte arbeidsgiveravgiften og kompenserende tiltak). Tiltakene skulle bidra til å redusere transportkostnadene for næringsvirksomhet som bruker veg.

Differensiert arbeidsgiveravgift ble gjeninnført fra 1. januar 2018, og er fjernet som budsjettpost i forslaget til statsbudsjettet for 2020.

Post 35-37: Vegutbygging Bjørvika, E16 over Filefjell og E6 vest for Alta

Årlige overføringer til utvalgte samferdselsprosjekter.

- Vegutbygging Bjørvika. Det har ikke blitt avsatt midler til denne posten siden 2017.
- E16 over Filefjell åpnet for trafikk i september 2020. I 2021 foreslås det bevilget 41,9 millioner kroner til restfinansiering av utbyggingen av delstrekningen Øye-Eidsbru i Innlandet.
- Den siste etappen i den samlede utbyggingen av E6 vest for Alta, var prosjektet E6 Storsandnes-Langnesbukta. Denne strekningen ble åpnet for trafikk i juli 2018, og det har ikke vært bevilget penger til dette formålet siden 2018.

Post 61: Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

I tråd med St. Meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, ble det innført en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene fra 2010. Dette beløpet varierer mellom år og avhenger av rentenivået. Renteforutsetningen som var lagt til grunn for 2021, 0 pst., medførte at det ikke er bevilget noe under denne posten i 2021.

Post 62: Skredsikring fylkesveier

Det fordeles statlige midler til skredsikringstiltak på fylkesvegnettet som tilskudd til fylkeskommunene.

Post 63: Tilskudd til gang- og sykkelveier

Midlene kan benyttes til fysiske tiltak og tilrettelegging av infrastruktur for mer sykling på kommunale og fylkeskommunale veier. Dette kan være i form av

sykkelfelt, gang- og sykkelvei, sykkelvei med fortau, fortau, utbedring av kryss og sykkelparkering. Vi har definert dette innenfor investeringer.

Post 64: Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

I 2021 ble det foreslått bevilget 20 mill. kr. Bevilgningen skal bidra til en funksjonell og effektiv tømmertransport, i tråd med Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029* hvor regjeringen la til grunn en tilskuddsordning som omfatter flaskehals for tømmervogntog på fylkesveinettet

Post 65: Tilskudd til fylkesveier

I 2021 ble det foreslått bevilget 100 mill. kr. som tilskudd til fylkesveier. Formålet med tilskuddsordningen er å bedre fremkommeligheten og øke konkurranseevnen for næringslivet. Derfor skal ordningen stimulere til utbedring av fylkesveier som er særlig viktige for næringslivets transporter. Tilskuddsordningen skal være basert på medfinansiering fra fylkeskommunene, og midler tildeles på grunnlag av søknad. Tilskuddsordningen ble innført f.o.m. 2020.

Post 73: Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Tilskuddsordningen var t.o.m. 2018 ført på kap. 1330 Særskilte transporttiltak under post 75 og er en ordning med tilskudd for å redusere bompengetakstene utenfor de største byområdene.

Kap. 1321 Nye veier AS

Det ble i 2016 første gang bevilget midler til investeringer i regi av Nye Veier AS. Bevilgningene gjelder vederlag til Nye Veier AS i henhold til avtaler med Samferdselsdepartementet, bl.a. til planlegging og annet forberedende arbeid, utbygging av veier og drift og vedlikehold av veier selskapet har

bygd ut. Selskapet finansieres over statsbudsjettet og bompenger.

Kap. 1323: Vegtilsyn

Tilsynet er etablert på Voss og skal føre tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier AS oppfyller krav til å ha og bruke tilstrekkelige og effektive styrings-systemer som sikrer at krav til riksvegnettet blir fulgt. Vegtilsynet er registrert innenfor næringen med NACE-kode «84.130 Offentlig administrasjon tilknyttet næringsvirksomhet og arbeidsmarked».

Jernbaneformål

Fra og med 2017 har det skjedd en stor omorganisering av jernbanesektoren, jernbanereformen, med bl.a. etablering av Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF.

Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

Post 1: Driftsutgifter

Posten omfatter utgifter til drift av Jernbanedirektoratet, herunder drift av lokomotivførerutdanningen og Norsk jernbanemuseum.

Post 21: Spesielle driftsutgifter - planer og utredninger

Posten omfatter Jernbanedirektoratets utgifter til planlegging og utredning av nye jernbaneprosjekter i tidlig innledende fase, dvs. fram til og med kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) før regjeringsbeslutning om ev. oppstart av et forprosjekt. Det omfatter også oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023, og eventuelt oppfølgingsarbeid med Nasjonal transportplan for 2018– 2029. Posten dekker også kjøp av tjenester fra Bane NOR for hovedplaner og kommunedelplaner for mindre prosjekter, samt jernbanefaglig bistand fra foretaket til direktoratets eget arbeid.

Post 71: Kjøp av infrastrukturtenester - drift og vedlikehold

Dette er en stor post på budsjettet og omfatter både drift og vedlikehold av jernbanenettet. Driftssiden omfatter blant annet drift av infrastruktur, trafikkstyring og kundeinformasjon og kundeservice. Vedlikehold omfatter korrektivt vedlikehold (dvs. beredskap og retting av feil i infrastrukturen), forebyggende vedlikehold, fornying og ERTMS-prosjektet (European Rail Traffic Management System).

Post 72: Kjøp av infrastrukturtenester - planlegging av investeringer

Denne posten omfatter planlegging av InterCity-utbyggingen, herunder Ringeriksbanen, elektrifisering av Trønder-/Meråkerbanen og utvikling av Alnabu godsterminal prioriteres. Det planlegges også for mindre infrastrukturtiltak som er nødvendig for å kunne ta imot flere nye tog i Østlandsområdet og på Vossebanen.

Post 73: Kjøp av infrastrukturtenester - investeringer

Posten omfatter kjøp av utbyggingstjenester for store investeringsprosjekter, inkludert Follobanen, samt mindre og mellomstore programområdetiltak fra Bane NOR SF.

Post 74: Tilskudd til togmateriell

Post 75: Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift/tilskudd til godsoverføring fra vei og jernbane

Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift var en videreføring av kap. 1350 post 34 fra tidligere budsjett. Bevilgningen dekket blant annet videreføring av arbeidet med å forlenge et kryssingsspor på Nordlandsbanen t.o.m. 2017.

Tilskudd til godsoverføring fra vei og jernbane er en ordning som ble opprettet for å tilrettelegge for

godsoverføring fra vei til jernbane, jf. Prop. 114 S (2018-2019) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2019*, jf. Innst. 391 S (2018-2019). Ordningen gjelder i inntil tre år.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

Statens jernbanetilsyn er et forvaltningsorgan som utøver kontroll- og tilsynsmyndighet med jernbane, trikk, t-bane, tau- og kabelbaner og fornøylesinnetninger og med konkurransen på jernbanemarkedet. Tilsynet er underlagt Samferdselsdepartementet.

Kap. 1356 Bane NOR SF

I Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) ble Stortinget orientert om opprettelse av interimorganisasjoner for Jernbanedirektoratet og Jernbaneinfrastrukturforetaket. Foretaket ble gitt navnet Bane NOR SF i august 2016. Tilskuddene omfatter blant annet tilskudd til omstilling.



SAMFUNNSØKONOMISK ANALYSE