

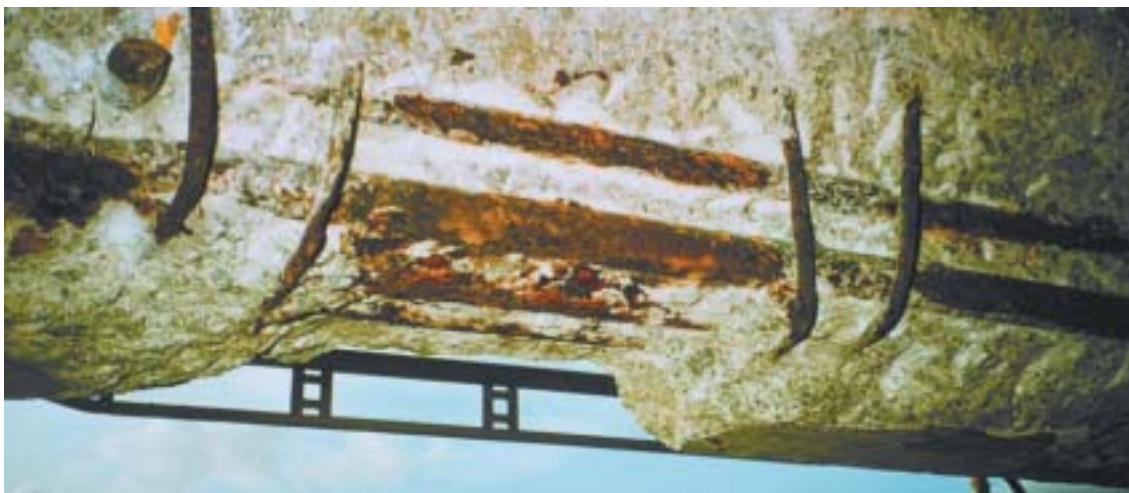
12 Drift og vedlikehold samt tilskudd til riksvegferjedriften

Innen alle transportsektorene finnes en omfattende fysisk og elektronisk infrastruktur, bestående av blant annet tekniske anlegg, bygninger, ulike installasjoner, oppmerking og skilting, signalanlegg, navigasjonssystemer, sentraler for styring og overvåking av trafikk. Dette representerer store samfunnsøkonomiske verdier, som er bygget opp dels med offentlige bevilgninger og dels med brukeravgifter og gebyrer.

Bevilgningene til vedlikehold og fornyelse av infrastruktur har i en årrekke vært lavere enn det reelle behovet. Konsekvensene av langvarig underdekning av ressurser til disse formålene er at transportinfrastrukturen forfaller. Hvis forfallet får akselerere over tid blir det stadig mer kostnads-krevende å rette opp dette. Minst like alvorlig er det at manglende vedlikehold kan redusere framkommeligheten, øke ulykkesrisikoen og medføre unødvendig store skader på liv og helse, materielle verdier og miljø.

Som beskrevet i kapittel 3 vil transportetatene styrke innsatsen på drift og vedlikehold av infrastrukturen. Grunnholdningen for drift og vedlikehold, er å sørge for at de som bruker infrastrukturen skal kunne gjøre dette til alle døgnets tider. Målet er at drift og vedlikehold av transportnettets skal gi god framkommelighet samtidig som kravene til trafiksikkerhet og miljø ivaretas.

Manglende vedlikehold kan gi alvorlige skader på infrastrukturen som blir stadig dyrere å reparere jo lenger tiden går. Skadene kan være meget omfattende, selv om de ikke alltid er lette å se for brukerne av infrastrukturen. Se bilde på denne siden.



Eksempel på alvorlig skade på et bærende bruelement av betong¹

¹ Dette er skader som brukerne normalt ikke ser, men som oppdages under rutinemessige bruinspeksjoner. Korrosjon av armering i betong gir ofte kostnads-krevende tiltak og kan medføre nedsettelse av bruas tillatte aksellast hvis reparasjon ikke forestas innen skaden har fått utviklet seg for langt. Reparasjonene blir dyrere jo lenger en venter.

Transportetatene legger til grunn følgende definisjoner av drift, vedlikehold og fornyelse

Definisjonene er i henhold til Norsk standard NS 3422

Med *drift* forstås alle oppgaver og rutiner som er nødvendig for at en bygning, et anlegg eller en installasjon skal fungere som planlagt. Dette omfatter blant annet betjening av utstyr og tekniske installasjoner, tilsyn og kontroll, renhold, vannforsyning, energiforsyning og beredskap for utrykning ved funksjonsfeil og lignende.

Vedlikehold er nødvendige tiltak for å opprettholde en bygning, et anlegg eller en installasjon på et fastsatt kvalitetsnivå. Begrepet omfatter tilstandsbasert vedlikehold, løpende vedlikehold, periodisk vedlikehold og reparasjoner.

Fornyelse er et samlebegrep for utbedring, reetablering, rehabilitering, ombygging og modernisering av en bygning, et anlegg eller en installasjon. Fornyelse er vanligvis nødvendig når en konstruksjon eller en komponent har nådd sin optimale teknisk-økonomiske levealder, eller dersom eksterne krav tilsier dette. Hvis vedlikeholdet har vært forsømt eller komponenten er skadet, kan det være nødvendig med fornyelse på et tidligere tidspunkt, for å gjenopprette en fastsatt funksjonalitet eller kvalitet.

Transportetatene har i hovedsak samme definisjon av drift, vedlikehold og fornyelse, men håndterer fornyelse ulikt budsjettmessig. Statens vegvesen og Kystverket finansierer fornyelse over investeringsbudsjettet, mens Jernbaneverket finansierer fornyelse over vedlikeholdsbudsjettet.

12.1 Drift og vedlikehold av jernbanenettet

Jernbaneinfrastrukturen består av mange tekniske anlegg som skal virke sammen. Vedlikeholdet av disse er inndelt i tre kategorier:

- Korrektivt vedlikehold²
- Forebyggende vedlikehold
- Fornyelse

Drift utgjør i jernbanesammenheng forvaltnings- og systemkostnader i form av

- Banestrømforsyning (nettleie)
- Øvrig banedrift
- Drift av publikumsområder (stasjoner, terminaler)
- Snørydding
- Planlegging

- Teknisk og administrativ støtte

Jernbaneverket har som overordnet mål for vedlikeholdet at fornyelsen må innrettes på å redusere det framtidige korrektive vedlikeholdet.

Vedlikeholdet av selve jernbanesporet koster mest. Derfor prioriteres denne anleggsdelen. Det vil gi færre saktekjøringer, forbedret punktlighet og høyere komfort for de reisende, samt mindre belastning på det rullende materiellet. I Jernbaneverkets fornyelsesplaner er målsettingen å prioritere fornyelse av anlegg med de høyeste feilkostnadene, slik at det korrektive vedlikeholdet blir redusert utover i perioden. Dersom målsettingen nås, vil banenettets tekniske anlegg gradvis kunne oppnå en høyere standard enn i dag. Forutsetningen vil være at vedlikeholdsrammene totalt holdes på samme nivå i hele planperioden.

Jernbaneverket skal - i en situasjon med konkurranse på og om sporet - være i stand til å betjene trafikksselskaper som har forskjellige typer tog-

² Med korrektivt vedlikehold menes «brannslukking» eller akutte behov for reparasjon av infrastrukturen.

materiell. Det blir i denne sammenheng viktig å unngå tekniske begrensinger som virker konkurransehemmende og forebygge funksjonsfeil som nedsetter effektivitet og punktlighet i togframføringen.

12.2 Drift og vedlikehold innen Kystverkets ansvarsområde

Kystverkets mål for drift og vedlikehold er å kunne opprettholde og til dels forbedre en standard på infrastrukturen som ivaretar sikkerhet og framkommelighet for skipstrafikken, samtidig som den samfunnsøkonomiske verdien av tidligere investeringer ikke forringes. Som påpekt i kapittel 2, har disponible ressurser i en årrekke ligget vesentlig under det nivå som ivaretar disse målene. Kystverket har i denne situasjonen prioritert den løpende driften. Fra midten av 1990-årene har bevilgningene til vedlikehold økt noe, men ikke tilstrekkelig til å kunne ta igjen tidligere tiders etterslep i vedlikeholdet. De fleste store fyrstasjoner er avbemannet og alle stasjoner er automatisert.

Kystverket prioriterer tiltak innenfor drift, vedlikehold og fornyelse på den måte som antas å gi en optimal sikkerhet for skipsfarten. På kort sikt innebærer dette at man først og fremst ivaretar løpende drift av ulike installasjoner og systemer. Eksempler på dette er at fyrlyktene lyser som forutsatt, at korreksjonssignalene GPS sendes ut kontinuerlig og at elektriske anlegg er i forskriftsmessig stand.

Fra siste halvdel av 1990-årene har Kystverket lagt ned mye arbeid i å utvikle vedlikeholdssystemer for konstruksjoner og installasjoner. Det er også gjennomført en bedre organisering av vedlikeholdsarbeidet. Et systematisk vedlikehold er avgjørende for installasjonenes funksjonalitet og driftssikkerhet på lengre sikt, og er dessuten økonomisk lønnsomt.

Fortsatt gjenstår et omfattende arbeid med å fornye Kystverkets bygninger, anlegg og installasjoner

12.3 Drift og vedlikehold av vegnettet må styrkes

I de senere år er driftsrettede tiltak prioritert for å opprettholde framkommeligheten og ivareta trafikksikkerheten. Dette har ført til at det ikke har vært mulig å avsette tilstrekkelig med midler til å ivareta vegkapitalen. Det er nødvendig å stoppe denne uheldige utviklingen. Det er gjort en nøktern vurdering av behovet for midler til drift og vedlikehold for å kunne opprettholde dagens driftsstandarder og for å kunne stoppe den negative utviklingen i vegkapitalen. Ut fra denne vurderingen foreslår Statens vegvesen å sette av om lag 4,3 mrd. kr per år i perioden 2006-2009. Dette kan være i knappest laget. Behovet for midler bygger blant annet på en foreløpig vurdering av hvilke effektiviseringsgevinster konkurranseutsetting av alle drifts- og vedlikeholdsoppgaver vil gi. Med bakgrunn i blant annet de erfaringer etaten vil få med konkurranseutsetting, vil det være nødvendig å komme tilbake til behovet for bevilgninger i forbindelse med handlingsprogrammet for perioden 2006-2009 og de årlige budsjettforslag. For perioden 2010-2015 er behovet for midler til drift og vedlikehold foreløpig beregnet til mellom 4,6 og 4,8 mrd. kr per år. I planforslaget er det kun foreslått satt av om lag 4,4 mrd. kr per år. Hva som vil være et nødvendig bevilgningsnivå må Statens vegvesen komme tilbake til i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010-2019.

I det etterfølgende er det gitt en nærmere omtale av hvilke økte utgifter som er forutsatt dekket innenfor planrammene.

Økt innsats for å forhindre en videre utvikling av det vedlikeholdsmessige etterslep

Statens vegvesen har lenge vært opptatt av den uheldige utviklingen i det vedlikeholdsmessige etterslep. I 2002 ble det igangsatt utviklingsarbeid med sikte på å få bedre innsikt i vegkapitalens utvikling over tid. Som følge av dette arbeidet har man nå fått en forholdsvis detaljert oversikt over det vedlikeholdsmessige etterslepet på riksvegnettet:

Totalt etterslep er vel 11 mrd. kr eller om lag fire prosent av vegkapitalens beregnede verdi. Statens vegvesen mener at tiltak må iverksettes for å forhindre at etterslepet utvikler seg videre slik at

Tabell 12.1: Vedlikeholdsmessig etterslep på riksvegnettet

Tunneler	1 600	mill. kr
Vegkropp og vegdekker inkludert drenering	5 100	mill. kr
Vegutstyr og miljøtiltak	2 300	mill. kr
Bruer og ferjekaier	2 200	mill. kr
Gang og sykkelveger	100	mill. kr

deler av vegnettet får en så dårlig tilstand at det går merkbart ut over framkommelighet og trafiksikkerhet. I tillegg vil en slik utvikling medføre at vi får vesentlig økte kostnader for vedlikehold og reinvesteringer senere. Dette skyldes at nedbrytningen av veger og bruer skjer raskt når skadene har passert en viss grense. Det vil da kreves omfattende ombygging og reparasjon av veger og bruer med betydelig høyere samfunnskostnader enn om vedlikeholdet skjer innen skadene har fått utvikle seg for langt.

I forslaget til Nasjonal transportplan 2006-2015 er det foreslått avsatt midler på post 23 for å hindre ytterligere etterslep i vegkapitalen. Det etterslepet som allerede er oppstått forutsettes finansiert over post 30 Riksveginvesteringer. Statens vegvesen foreslår en økt satsing på dette området i perioden.

Statens vegvesen regner med at dagens vedlikeholds-innsats må økes med om lag 400 mill. kr per år for å unngå at det oppstår etterslep på de deler av vegnettet som i dag har en tilfredsstillende tilstand. Begrunnelsen for denne kostnadsøkningen er:

Tunneler

Det er behov for en økning av vedlikeholdet på 50 mill. kr per år i perioden 2006–2009 for å hindre økt etterslep. Det er flere årsaker til økningen. Det har pågått en oppgradering av eksisterende tunneler med mer sikkerhetsutstyr siden slutten på åttitallet. Det startet med mer lys i tunnelene og fort-

satte med nødtelefoner, brannslukkere og nødblinkanlegg utenfor tunnelene. Mye av dette utstyret må nå fornyes.

Vegkropp (inkludert grøfter) og vegdekker

Registreringer viser at dekkestandarden har blitt dårligere de siste årene. Det er et mål å heve standarden på de dårligste vegstrekningene til et nivå som er i samsvar med de krav som er etablert. Grøftevedlikeholdet vil også bli intensivert. Det er behov for en økning av vedlikehold av vegkroppen på 170 mill. kr per år i perioden 2006-2009.

Vegutstyr (skilt, rekkverk, signaler, etc.)

Anvendelsen av forskjellige typer av vegutstyr er sterkt økende. Dette skyldes økte krav til sikkerhet og økte krav til effektiv utnyttelse av eksisterende vegnett. Dette utstyret har i mange tilfelle kort levetid og krever derfor hyppig utskiftning. Det er beregnet innsatsøkning på 40 mill. kr per år.



Bildet viser hvordan vegdekket sprekker fordi manglende grøfting fører til at vann ikke dreneres ut av vegkroppen. Vegen har ujevn overflate fordi vann trenger gjennom sprekke og fryser vinterstid, hvilket gir teleproblemer. Om sommeren oppstår setninger fordi vann vasker ut masser.

Bruer og ferjekaier

For å bevare bruene og ferjekaier på dagens nivå foreslås at vedlikeholdet økes med 140 mill. kr per år. Det lagt til grunn at de dårligste bruene og ferjekaiene fornyes med investeringsmidler.

Økt omfang av drift og vedlikehold som følge av økt trafikk, større vegnett og økte driftsutgifter for tunneler

Vegnettet vil både få en økt trafikkbelastning og utvidet omfang eller lengde. Erfaringer viser at når trafikkvolumet øker med ti prosent så øker kostnadene til drift og vedlikehold med tre prosent. Til å dekke økte kostnader som følge av trafikkvekst og økt veglengde er det foreløpig satt av henholdsvis 100 mill. kr per år og 200 mill. kr per år i perioden 2006-2009 og 2010-2015.

Det er i de siste årene skjerpet krav til utstyr i tunnelene. Dette skyldes dels økt krav om overvåking av teknisk utstyr som nødvendiggjør oppgradering av eldre tunneler, drift av nye tunneler med mer utstyr og en del skyldes nye krav pålagt ved tilsyn utført av lokale brannvesen og godkjent av Direktoratet for brann- og elsikkerhet. I tillegg forventes det krav om installering av kommunikasjon for nødetatene, (brannvesen, politi og ambulansetjenesten) i gamle tunneler. Statens vegvesen har satt av henholdsvis 55 mill. kr og 105 mill. kr per år i periodene 2006-2009 og 2010-2015 for å dekke disse utgiftene.

EU-direktiv om tunnelsikkerhet

Det vil komme ytterligere pålegg til utrustning av tunneler gjennom et EU-direktiv om tunnelsikkerhet som sluttbehandles i 2003. Omfanget av utstyr blir ikke endelig klart før direktivet blir vedtatt, men oppgraderingen skal skje over 15 år fra iverksettelsen. Hovedtyngden av investeringene og de medfølgende driftskostnadene vil derfor komme i perioden framover mot 2020.

Kostnadene forbundet med det ennå ikke vedtatte EU-direktivet er ikke tatt med i beregningene som er lagt til grunn for forslaget til Nasjonal transport-

plan. Omfanget av disse tiltakene er usikkert og kostnadene kan i sin ytterste konsekvens bli meget omfattende. Økte kostnader som følge av EU-direktivet forutsettes å komme i tillegg til foreslått ramme.

Drift og vedlikeholdstiltak for å redusere antallet ulykker

Det foreslås en noe økt innsats til vinterdrift av det høytrafikkerte vegnettet slik at det oppnås en samfunnsøkonomisk optimal standard. Dette vil styrke trafikksikkerheten og gi bedret framkommelighet.

God trafikkskilting er en viktig forutsetning for at veg- og trafikkanleggene skal utnyttes på en mest mulig sikker, effektiv og økonomisk måte. Det er avdekket et stort behov for en landsomfattende ryddeaksjon for trafikkskilt. Statens vegvesen vil derfor gjennomføre et skiltfornyingsprogram. Innenfor den økonomiske planrammen vil programmet måtte begrenses til de deler av vegnettet der behovet er størst.

Statens vegvesen vil i planperioden intensivere arbeidet med trafikksikkerhetsrevisjoner av riksveger med høy skadegradstetthet. Trafikksikkerhetsrevisjonene følges opp med enkle strakstiltak. Dette kan for eksempel være oppsetting av rekkverk, fjerning av sidehindre og skilting. Slike tiltak ligger i grenseland mellom vedlikehold og investeringer og vil bli finansiert dels over post 23 og dels over post 30.

Drift og vedlikehold av fylkesvegnettet

Drift og vedlikehold av fylkesvegnettet har en vesentlig lavere standard enn på riksvegnettet og standarden varierer fra fylke til fylke. Det er også et betydelig etterslep i vegkapitalen på dette vegnettet.

12.4 Justert standard for ferjedriften og fornyelse av ferjeflåten

Mer brukervennlig profil på ferjetilbudet

Langsiktige mål for standarden på ferjetilbudet ble beskrevet i St. meld. nr. 34 (1992-93) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-1997. Innen realistiske økonomiske rammer er det ikke mulig å nå opp til denne standarden. Det er derfor behov for å justere den, og også å tilpasse denne bedre til etterspørselen. Det foreslås å legges mer vekt på trafikkmengder og en differensiering av tilbudet mellom stamvegsamband og øvrige ferjesamband. Næringstransportens og de arbeidsreisendes behov for hyppige og forutsigbare avganger prioriteres høyere.

Statens vegvesen foreslår å øke tilskuddet med 50 mill. kr per år i perioden 2006-2009 for å gjennomføre en standard for ferjedriften som er beskrevet i tabell 12.2.

Den nye standarden gir flere avganger og lengre åpningstid på sterkt trafikkerte stamvegsamband enn tidligere standard. Samtidig reduseres minimumsstandard for lavt trafikkerte ferjesamband noe, først og fremst når det gjelder åpningstid og krav til andel gjenstående. Statens vegvesen legger opp til en fleksibilitet ved bruken av standarden. Dersom for eksempel næringslivet har behov for økt åpningstid eller ytterligere noen avgang i lavt trafikkerte samband vil dette bli vurdert.

Konkurransetsetting krever en viss fornyelse av ferjer i de første utlysningene. Stortinget har besluttet at riksvegferjedriften skal konkurransetsettes. Etter Statens vegvesens oppfatning, er effektiviseringspotensialet størst hvis det settes krav om nye ferjer i de første kontraktene. Dermed frigjøres en del ferjer som kan bli innsatsfaktorer i senere konkurranser. Krav om nye ferjer vil derfor medvirke til at det blir reell konkurranse mellom de ulike tilbyderne. I de samband der det legges opp til konkurranse må anskaffelsen av alt ferje-

Tabell 12.2 Forslag til standard for ferjedriften

Standardklasse	Frekvens ¹	Faste avgangstider i perioden:	Åpningstid ²	Nattåpent maks ventetid	Kapasitet Gj.stående biler
Stamveg				2,5	
>1500 pbe ³ /døgn	35	06.00 – 20.00	24 timer	4 timer	2%
<1500 pbe/døgn	30	07.00 – 19.00	18 timer	6 timer	3%
Øvrig riksveg					
>1500 pbe/døgn	30	07.00 – 19.00	18 timer	6 timer	3%
500–1500 pbe/døgn ⁴	25	07.00 – 18.00	16 timer	-	3%
100–500 pbe/døgn:					
• sone ⁵ 1 - 4	20	-	14 timer	-	3%
• sone 5 – 9	12	-	13 timer	-	3%
• sone 10 -20	6	-	12 timer	-	3%
• sone 21 -	kontinuerlig	-	-	-	3%
< 100 pbe/døgn	Tilpasses lokale forhold				3%

¹ Frekvens = antall avganger per døgn fra samme ferjekai

² Åpningstid på 24 timer må ses i sammenheng med maks ventetid på nattåpent. Strekningen er åpen dersom det ikke er mer enn 2 ½ time til neste avgang

³ pbe = personbilenheter

⁴ For strekninger over 20 km gjelder krav om kontinuerlig drift innenfor åpningstiden og maks 3 prosent gjenstående kjøretøy

⁵ Med sone menes lengden på ferjestrekningen mellom to ferjekai i kilometer.

materiell skje utenom de statlige garantirammer. Dersom det konkurranseutsettes 5-10 samband hvert år, og det forutsettes 4-5 nye ferjer årlig, vil statens utgifter på grunn av økte kapitalutgifter bli 100 mill. kr per år.

Når nye ferjer tas i bruk, utløser det et behov for å bygge om ferjeleiene dersom en skal kunne utnytte ferjene på en effektiv måte. Nye ferjer gir samtidig mulighet for omrokking av avløste ferjer til andre samband. Også slike rokkinger kan utløse behov for å investeringer på landsiden. Statens vegvesen har gjort grove anslag som viser at den foreslåtte nybygging sammen med omrokking av eksisterende ferjer gir et årlig behov på om lag 100 mill. kr til ombygging av ferjekaiene med mer. Det er ikke avsatt øremerkede midler på post 30 til ombygging av ferjeleier. Slike utgifter må innen dagens finansieringssystem dekkes innen rammen til stamveginveteringen og rammen til øvrige riksveger. Statens vegvesen vil i tillegg vurdere om investeringer og drift av ferjeleiene skal inngå når driften av ferjesamband settes ut på anbud. Staten må uansett dekke kostnadene til ombygging av ferjeleier på grunn av omrokking av ferjer.

Felles betalingssystem for bomstasjoner og ferjer

Et felles betalingssystem på bomstasjoner og ferjer vil være klart i løpet av 2005. For å kunne innføre et felles betalingssystem kreves det endringer i ferjenes billetteringssystem. Som en følge av dette vil det først være i årene etter 2005 at systemet vil kunne tas i bruk i riksvegferjedriften.

EU-direktiv 98/18

EU vedtok i 1998 et nytt direktiv (EU-direktiv 98/18) for bygging og besiktigelse av eksisterende passasjerskip i innenriks fart (innenfor EØS-området). EUs regelverk er bygget på den internasjonale SOLAS-konvensjonen som gjelder i internasjonal fart. Denne internasjonale konvensjonen blir gjort gjeldende for nasjonal passasjerskipsfart i Norge gjennom EØS avtalen. Norge er dermed forpliktet til å følge dette regel-

verket for alle passasjerskip som omfattes av passasjerskipsklasser definert i EU-direktiv 98/18. Sjøfartsdirektoratet har ikke harmonisert de norske definisjonene av fartsområder med EUs definisjoner av passasjerskipsklasser, og konsekvensene av direktivet for all norsk ferjing av kjøretøy er derfor uklart. Direktivet gir en åpning for nasjonale fritak og tolkninger for eksisterende ferjeflåte. Dette har i praksis vist seg vanskelig å få aksept for av EFTA Surveillance Authority (ESA). Innføring av internasjonale krav til passasjerskip på norske innenriks ferjer vil medføre et behov for nybyggingsprogram, som må sees i sammenheng med konkurranseutsettingen av riksvegferjedriften.

Tiltak for å redusere forurensende utslipp fra ferjer

Gjennom Göteborgprotokollen er Norge forpliktet til å redusere forsurende utslipp til luft. Se kapittel 7. På oppdrag fra Miljøverndepartementet har berørte offentlige etater og bransjeorganisasjoner i samarbeid foretatt analyser som så langt tyder på at det er maritim sektor som lettest og mest kostnadseffektivt kan redusere de nasjonale utslippene av nitrogenoksider (NO_x) til det avtalte nivået i 2010 (en reduksjon med 64 000 tonn fra 1990).

Med en riksvegferjeflåte på nær 150 enheter kan betydelige besparelser oppnås ved en innsats på eksisterende fartøy. Eksempelvis har de 12 største eksisterende ferjene som trafikkerer stamvegsambandene langs kysten fra Stavanger til Trondheim et årlig drivstofforbruk på nesten 25 mill. liter marine gassolje, eller om lag 20 prosent av alle riksvegferjenes forbruk til sammen. Dette representerer et årlig utslipp av NO_x på 1240 tonn. Man kan gjennom ombygging av eksisterende motorer til en gjennomsnittskostnad på 3,5 mill. kr per ferje i første del av perioden 2006-2009 redusere disse NO_x -utslippene med minimum en tredjedel, noe som betyr 415 tonn årlig. Innenfor planrammen foreslår Statens vegvesen å sette av 100 mill. kr til tiltak som vil bidra til å redusere utslipp fra ferjer. Dette beregnes samlet å gi en reduksjon av NO_x -utslippene på om lag 1 000 tonn.

Dersom marin sektor skal ta hele den reduksjonen av slike utslipp som kreves i følge Göteborg-protokollen, og ferjene sin relative del av dette, kreves en reduksjon i utslippet fra ferjer med 3 000 tonn.

Hadde de 12 ferjene omtalt foran vært erstattet med nye gassdrevne ferjer ville man ved en optimal tilpassing av motorytelse og driftprofil kunne redusere utslippene av NO_x med opp til 90 prosent, av CO_2 med 25 prosent, av SO_x med 95 prosent og partikler og sot med 90 prosent i forhold til konvensjonell dieseldrift. Investeringskostnadene ved gassferjer forventes å ligge 10 til 20 prosent høyere enn ved diesel drevne ferjer med dagens regelverk for gassdrevne passasjerskip. Det er likevel rimelig å legge til grunn at marginalkostnaden per kg redusert NO_x er lavere ved å investere i nye gassdrevne ferjer framfor investeringer i eksisterende ferjer. Investeringer i infrastruktur for produksjon og distribusjon av naturgass er i full gang langs hele kysten, og analyser utført ved MARINTEK tyder på at naturgass relativt raskt kan bli prismessig konkurransedyktig med bensin og diesel. Statens vegvesen vil, sammen med næringen og andre offentlige myndigheter, vurdere innfasing av gassdrevne ferjer i noen høytrafikkerte riksveg-samband. Eventuelle gassferjer må sees i lys av en konkurranseutsetting. Statens utgifter vil øke også ved bygging av nye gassferjer både på grunn av dyrere ferjer (økte kapitalkostnader) og på grunn av at de frigjorte ferjene er større, nyere og dermed dyrere i drift enn de ferjene som erstattes andre steder.