



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.meld. nr. 16

(2008–2009)

Nasjonal transportplan 2010–2019





DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.meld. nr. 16

(2008–2009)

Nasjonal transportplan 2010–2019

Innhold

| | | | | | |
|----------|---|----|----------|---|-----|
| 1 | Innleiing og samandrag | 7 | 5.3 | Overordnede avveininger mellom målene | 50 |
| 1.1 | Innleiing | 7 | 5.4 | Virkninger og måloppnåelse | 50 |
| 1.2 | Samandrag | 8 | 5.4.1 | Samfunnsøkonomiske virkningsberegninger | 50 |
| 1.2.1 | Ein framtidretta og offensiv transportpolitikk | 8 | 5.4.2 | Måloppnåelse | 52 |
| 1.2.2 | Eit sikkert transportsystem | 10 | 5.5 | Vurdering av mål om likestilling i transportsektoren | 61 |
| 1.2.3 | Regional utvikling og eit betre transporttilbod til folk og næringsliv i heile landet | 10 | 5.6 | Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010-2019 i de årlige budsjettene | 62 |
| 1.2.4 | Eit berekraftig transportsystem | 13 | 6 | Økonomiske rammer | 64 |
| 1.2.5 | Transport for alle | 14 | 6.1 | Hovedprioriteringer innenfor de økonomiske planrammene | 65 |
| 1.2.6 | Nærare om investeringsprogrammet | 15 | 6.2 | Forvaltningsreformen – overføring av midler til fylkene | 68 |
| 2 | Grunnlaget for meldingen | 17 | 6.2.1 | Fylkesvegnettet | 69 |
| 2.1 | Oppfølging av NTP 2006-2015 | 17 | 6.2.2 | Fylkesvegferjer | 70 |
| 2.2 | Planprosess | 17 | 6.3 | Fordeling av økonomisk ramme i den enkelte sektor | 70 |
| 2.2.1 | Hovedtrekk i planprosessen | 17 | 6.3.1 | Jernbane | 70 |
| 2.2.2 | Ekstern kvalitetssikring i tidlig fase som element i planprosessen | 18 | 6.3.2 | Veg | 74 |
| 2.2.3 | Hovedtrekk i etatenes planforslag | 21 | 6.3.3 | Sjøtransport | 81 |
| 2.2.4 | Høringsuttalelser | 22 | 6.3.4 | Statlig kjøp av regionale lufthavntjenester | 83 |
| 2.3 | Forvaltningsreformen | 24 | 6.4 | Mer effektiv utnyttelse av ressursene og sammenhengende utbygging av lengre strekninger | 83 |
| 2.3.1 | Hovedtrekk i reformen på samferdselsområdet | 24 | 6.5 | Statlig kjøp av transporttjenester | 84 |
| 2.3.2 | Nærmere om overføring av øvrig riksvegnett til fylkeskommunene, i Oslo til kommunen | 25 | 6.6 | Alternativ finansiering av infrastruktur | 85 |
| 3 | Kunnskapsgrunnlag og transportforskning | 30 | 6.6.1 | Brukerbetaling | 85 |
| 3.1 | Innledning – kilder til kunnskap | 30 | 6.6.2 | OPS (offentlig privat samarbeid) | 91 |
| 3.2 | Et forskningsbasert kunnskapsgrunnlag | 30 | 6.6.3 | Nye kontraktsformer | 91 |
| 3.3 | Kunnskapsbehov | 31 | 7 | Framkommelighet og konkurransekraft | 92 |
| 4 | Utviklingstrekk, drivkrefter og framskrivinger | 33 | 7.1 | Transport – sentralt i samfunnsutviklingen | 92 |
| 4.1 | Hovedtrekk ved utviklingen av transportomfanget | 33 | 7.2 | Godstransport og næringslivets konkurransevne | 92 |
| 4.2 | Drivkrefter bak utviklingen | 36 | 7.2.1 | En samlet godstransportstrategi | 92 |
| 4.2.1 | Internasjonalt | 36 | 7.2.2 | Overføring av godstransport fra veg til jernbane | 95 |
| 4.2.2 | Nasjonalt | 37 | 7.2.3 | Tiltak for å forsterke sjøtransportens stilling i markedet | 96 |
| 4.3 | ITS | 39 | 7.2.4 | Effektivisering av næringstransporten på veg | 101 |
| 4.4 | Forventet utvikling i planperioden | 40 | 7.3 | Persontransport i yrke og fritid | 106 |
| 4.4.1 | Forventet utvikling – drivkrefter | 40 | 7.3.1 | Næringslivets markeds-kommunikasjon | 106 |
| 5 | Mål og hovedprioriteringer | 47 | 7.3.2 | Arbeidsreiser og pendling | 106 |
| 5.1 | Målstruktur som et ledd i styringen av transportpolitikken | 47 | | | |
| 5.2 | Målkonflikter og -sammenfall | 49 | | | |

| | | | | | |
|----------|--|------------|-----------|---|------------|
| 7.3.3 | Tiltak for effektiv persontransport og mobilitet | 107 | 9.2.2 | Arbeidsreisene er dimensjonerende for transportsystemet | 140 |
| 7.4 | Effektiv konkurranse mellom transportmidlene – avgifter og andre økonomiske virkemidler..... | 107 | 9.2.3 | Satsing på kollektivtransport er nødvendig – men ikke tilstrekkelig... | 141 |
| 7.4.1 | Målsettinger og politikk | 107 | 9.3 | Kollektivtransportstrategi | 143 |
| 7.4.2 | Hovedtrekk i transportgrenenes økonomiske rammebetingelser | 108 | 9.4 | Nærmere om tiltak i kollektivtransportstrategien..... | 145 |
| 7.5 | Samfunnssikkerhet og beredskap i transportsektoren..... | 110 | 9.4.1 | Om belønningsordningen | 145 |
| 7.5.1 | Utfordringer og målsettinger | 110 | 9.4.2 | Køprising..... | 146 |
| 7.5.2 | Styrking av det strategiske arbeidet | 111 | 9.4.3 | Utvikling av kollektivknutepunkter | 146 |
| 7.5.3 | Satsingsområder i perioden | 111 | 9.5 | Tiltak for effektiv og bærekraftig godstransport i byer..... | 147 |
| 8 | Regional utvikling..... | 114 | 9.6 | Sterkere krav til areal- og transportplaner og helhetlig virkemiddelbruk..... | 148 |
| 8.1 | En aktiv distrikts- og regionalpolitikk..... | 114 | 9.6.1 | Samordnet areal- og transportplanlegging i byene | 148 |
| 8.2 | Levedyktige lokalsamfunn og konkurransedyktige regioner | 115 | 9.6.2 | Statens krav til helhetlig virkemiddelbruk..... | 150 |
| 8.3 | Transportpolitiske virkemidler for å nå distrikts- og regionalpolitiske mål | 117 | 9.6.3 | Framtidens byer og arenaer for samarbeid | 152 |
| 8.3.1 | Vegnettet..... | 117 | 9.6.4 | Oppfølging av byforsøkene | 153 |
| 8.3.2 | Riksvegferjene | 118 | 9.7 | Nasjonal sykkelstrategi og tilrettelegging for gående..... | 153 |
| 8.3.3 | Reiseliv | 118 | 9.8 | Utfordringer og prioriteringer i de fire største byområdene | 155 |
| 8.3.4 | Nasjonale turistveger | 120 | 9.8.1 | Hovedstadsområdet – Oslo og Akershus | 155 |
| 8.3.5 | Jernbanen | 121 | 9.8.2 | Bergensregionen..... | 159 |
| 8.3.6 | Regional luftfart | 122 | 9.8.3 | Trondheimsregionen | 161 |
| 8.3.7 | Maritim infrastruktur og fiskerihavner | 124 | 9.8.4 | Stavangerregionen | 163 |
| 8.3.8 | Kjøp av sjøtransporttjenester fra kystruten Bergen – Kirkenes..... | 126 | 10 | Transportnett og -korridorer – investeringsprogram 2010-2019 | 166 |
| 8.3.9 | Tilskudd til kollektivtrafikken i distriktene | 127 | 10.1 | Nasjonalt transportnett som strategisk grep..... | 166 |
| 8.3.10 | Ekspressbusspolitikken..... | 129 | 10.1.1 | Mål og strategi for vegnettets utvikling | 166 |
| 8.4 | Nordområdene og oppfølging av nordområdestrategien | 130 | 10.1.2 | Langsiktig strategi for utvikling av jernbanenettet..... | 169 |
| 8.4.1 | Styrking av infrastrukturen i nord..... | 130 | 10.1.3 | Flytrafikken og lufthavnene | 176 |
| 8.4.2 | Særskilt innsats som oppfølging av nordområdestrategien | 131 | 10.1.4 | Havnestructur og stamnett til sjøs | 179 |
| 8.4.3 | Videreutvikling av det internasjonale transportsamarbeidet..... | 135 | 10.2 | Transportkorridorer nasjonalt og internasjonalt..... | 181 |
| 8.4.4 | Norske områder i nord som næringsstrategisk plattform | 135 | 10.2.1 | Nasjonale transportkorridorer | 181 |
| 9 | Transportpolitikk i byområdene .. | 138 | 10.2.2 | Utenlandsforbindelser | 181 |
| 9.1 | Mål for den nasjonale transportpolitikken i byområdene | 138 | 10.2.3 | Utvikling av transportkorridorer i Europa..... | 182 |
| 9.2 | Transportutfordringene i byområdene vil tilta uten en omlegging av politikken | 140 | 10.3 | Trafikk og utfordringer i korridorene..... | 183 |
| 9.2.1 | Sterk befolkningsvekst i de største byområdene mot 2020 | 140 | 10.3.1 | Korridor 1: Oslo – Svinesund/Kornsjø | 183 |
| | | | 10.3.2 | Korridor 2: Oslo – Ørje/Magnor | 184 |

| | | | | | |
|-----------|---|-----|-----------|---|-----|
| 10.3.3 | Korridor 3: Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger | 185 | 11.6.1 | Offensiv satsing på program- områdene og drift og vedlikehold for økt trafikksikkerhet..... | 274 |
| 10.3.4 | Korridor 4: Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim | 186 | 11.6.2 | Tiltak for reduksjon av møteulykker..... | 274 |
| 10.3.5 | Korridor 5: Oslo – Bergen/ Haugesund med arm til Florø via Sogn | 187 | 11.6.3 | Reduksjon av utforkjøringsulykker ... | 281 |
| 10.3.6 | Korridor 6: Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund | 189 | 11.6.4 | Reduksjon av ulykker med påkørsel av myke trafikanter..... | 281 |
| 10.3.7 | Korridor 7: Trondheim – Bodø med armer mot svenskegrensen..... | 191 | 11.7 | Styrking av trafikantrettede tiltak overfor høyrisikogrupper og risikoatferd | 281 |
| 10.3.8 | Korridor 8 Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med arm til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland | 192 | 11.7.1 | Opplæring, informasjon og holdningsskapende arbeid – «livslang læring»..... | 282 |
| 10.4 | Investeringer i transportkorridorene 2010-2019..... | 193 | 11.7.2 | Effektivisering og målretting av kontrollvirksomheten | 285 |
| 10.4.1 | Samlet oversikt | 193 | 11.8 | Tilrettelegging for utnyttelse av trafikksikkerhetspotensialet innenfor ny teknologi..... | 286 |
| 10.4.2 | Korridor 1 Oslo – Svinesund/ Kornsjø | 212 | 11.9 | Øvrige områder | 287 |
| 10.4.3 | Korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor | 216 | 12 | Miljø | 290 |
| 10.4.4 | Korridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger | 220 | 12.1 | Hovedmål, hovedutfordringer og prinsipper for miljøpolitikken | 290 |
| 10.4.5 | Korridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim | 227 | 12.1.1 | Mål om reduksjon av klimagass- utslipp fra transportsektoren..... | 292 |
| 10.4.6 | Korridor 5 Oslo – Bergen/ Haugesund med arm via Sogn til Florø..... | 235 | 12.1.2 | Mål om reduksjon av NO _x -utslipp | 302 |
| 10.4.7 | Korridor 6 Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund..... | 244 | 12.1.3 | Mål om reduksjon av lokal luftforurensning og støy | 302 |
| 10.4.8 | Korridor 7 Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen (kart) | 255 | 12.1.4 | Mål om viktige naturområder og økologiske funksjoner | 305 |
| 10.4.9 | Korridor 8 Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med arm til Lofoten, og til grense mot Sverige, Finland og Russland | 259 | 12.1.5 | Mål om kulturminner, kulturmiljø og landbrukets arealressurser | 308 |
| 11 | Transportsikkerhet | 267 | 12.1.6 | Utslipp av olje og kjemikalier til sjøs. | 309 |
| 11.1 | Hovedmål for transportsikkerhet | 267 | 13 | Universell utforming – Alle skal med | 311 |
| 11.2 | Sikkerhet i luftfart..... | 268 | 13.1 | Hovedmål for universiell utforming .. | 311 |
| 11.3 | Sikkerhet i jernbane | 268 | 13.2 | Hovedmål og strategi..... | 311 |
| 11.4 | Sikkerhet i sjøtransport | 269 | 13.3 | Etappemål og planer | 312 |
| 11.4.1 | Hovedutfordringer..... | 269 | 13.4 | Tilrettelagt transport..... | 316 |
| 11.4.2 | Satsingsområder i perioden | 270 | 14 | Personvern | 319 |
| 11.5 | Trafikksikkerhet på veg..... | 271 | 14.1 | Overordnet perspektiv..... | 319 |
| 11.5.1 | Hovedutfordringer..... | 272 | 14.2 | Regelverk | 319 |
| 11.5.2 | Utviklingstrekk og internasjonale sammenlikninger..... | 272 | 14.3 | Trafikksikkerhetshensyn | 320 |
| 11.5.3 | Etappemål: 1/3 reduksjon i antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken | 273 | 14.3.1 | IKT-systemer for økt sikkerhet | 320 |
| 11.6 | Satsingsområder i planperioden | 274 | 14.3.2 | Skipsfart og havner – havariovervåking | 321 |
| | | | 14.4 | Hensyn til effektivitet og pålitelighet i trafikkframføringen..... | 322 |
| | | | 14.4.1 | Elektroniske innkrevningssystemer på veg..... | 322 |

| | | | | | |
|--------|---|-----|--------|---------------------------------|-----|
| 14.4.2 | Elektronisk billettering i kollektivtransport | 323 | 14.5.2 | Luftfart..... | 324 |
| 14.5 | Hensyn til forebygging av kriminelle handlinger..... | 323 | 14.5.3 | Kamera- og lydovervåkning | 324 |
| 14.5.1 | Lagring av data ved bruk av elektronisk kommunikasjon..... | 323 | 14.5.4 | Løyvespørsmål | 324 |
| | | | 14.5.5 | Skipsfart og havner | 325 |



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.meld. nr. 16

(2008–2009)

Nasjonal transportplan 2010–2019

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 13. mars 2009,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innleiing og samandrag

1.1 Innleiing

Regjeringa legg i denne meldinga fram sine mål og strategiar for transportpolitikken dei neste 10 åra. Regjeringa har vore oppteken av å bruke dei store pengane til å vidareutvikle velferdsamfunnet og til å styrkje grunnlaget for den langsiktige verdiskapinga mellom anna gjennom ei sterk auke i samferdsleinvesteringane. I Nasjonal transportplan 2010-2019 vert denne satsinga ytterlegare styrka. Vi får difor i dei komande åra ein heilt ny styrke i den offentlege innsatsen på transportområdet samanlikna med Stortinget sitt vedtak om Nasjonal transportplan 2006-2015. Tryggleik, regional utvikling og næringslivet sine transportbehov er sentrale element i regjeringa sin transportstrategi. Samstundes er det teke balanserte omsyn til naudsynte tiltak for å motverke negative miljøeffektar av transport – særleg har ein lagt vekt på ei langsiktig tilpassing av transportsystemet i lys av klimautfordringa.

Regjeringa sin strategi tek utgangspunkt i at transportformene har ulike eigenskapar og fortrinn i transportmarknaden, og i at det er naudsynt å tilpasse transportpolitikken mellom anna ut frå ulike geografiske tilhøve. Regjeringa vil difor føre ein meir differensiert politikk tilpassa målet om eit moderne transportnett i heile landet. Det

betyr at satsinga på kollektivtransport og jernbane er særleg sterk i og omkring dei største byane, medan veksten i løyvingane til veg er særleg sterk elles i landet.

Nasjonal transportplan 2010-2019 er den tredje i rekka i det plansystemet som blei etablert gjennom St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011. Grunnlaget for prioriteringar og politikkkutforming er lagt gjennom eit nært samarbeid mellom Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet, dei tre statlege transportetatane (Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen) og Avinor AS, fylkeskommunane og storbyområda Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Den politiske dialogen undervegs har vore styrka gjennom regionvise møte på politisk nivå mellom departementa og fylkeskommunane/storbyane i to rundar. Det er òg dratt nytte av konsultasjonar med, og bidrag frå, ulike interesseorganisasjonar. Som eit nytt element i planprosessen er det halde regionvise dialogmøte og ein nasjonal oppsummeringskonferanse med representantar for nærings- og arbeidsliv. Samferdselsdepartementet sin strategi for norsk luftfart frå 2008 har òg fungert som eit innspel til planen.

Transportetatane la i januar 2008 fram sitt felles grunnlagsmateriale for Nasjonal transportplan 2010-2019. Dette dokumentet er lagt fram for fyl-

keskommunar og storbykommunar til uttale. Ei rekkje andre styresmakter, organisasjonar og bedrifter har òg uttalt seg om dette dokumentet, og på denne måten gitt viktige bidrag til endeleg utforming av regjeringa sin politikk.

1.2 Samandrag

1.2.1 Ein framtidsretta og offensiv transportpolitikk

Det overordna målet for regjeringa sin transportpolitikk er å tilby eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvenleg transportsystem som dekkjer samfunnet sine behov for transport og fremmar regional utvikling. Regjeringa har lagt vekt på å balansere dei fire hovudinnsatsområda; framkomst og regional utvikling, transporttryggleik, miljø og universell utforming på ein god måte.

Forbetring av transportinfrastrukturen er eit sentralt verkemiddel i regjeringa sitt arbeid for å ta heile landet i bruk og styrkje den langsiktige verdiskapinga. Transport er både ein innsatsfaktor for næringslivet og eit velferdsgode for befolkninga. Samstundes vil regjeringa auke trafikktryggleiken, avgrense miljøskadane som følgjer av transport og gjere transportsystemet meir tilgjengeleg.

Utfordringane for den vidare utviklinga av transportsystemet er m.a. knytt til:

- Over tid har vi fått eit auka gap mellom transportbehov og standarden på infrastrukturen.
- Det er framleis altfor mange drepne og hardt skadde i vegtrafikken.
- Det krev store ressursar å få eit fullt ut universelt utforma kollektivsystem.
- Geografien i Noreg og lokaliseringa av næringslivet gjer næringslivet svært transportintensivt. Regional utvikling og eit konkurransedyktig næringsliv krev ei målretta satsing på tiltak som gir betre framkome og meir pålitelegheit i transportsystemet.

- Det er store klima- og miljøutfordringar i transportsektoren. Det krevst kraftfull og breitt samansett verkemiddelbruk for å redusere desse negative verknadene.
- Rassikring er ei stor utfordring på delar av veg- og jernbanenettet.
- Betre tryggleik og framkome for skipstrafikken i norske farvatn og utvikling av effektive hamner.

Denne situasjonen er dels eit resultat av forsømt innsats over mange år under skiftande regjeringar. Denne regjeringa starta snuoperasjonen etter valet i 2005, og har for perioden 2006-2009 meir enn oppfylt planramma i førre Nasjonal transportplan. Sjølv med dette taktskiftet i transportpolitikken, der det er tilført auka midlar til drift, vedlikehald og utbygging av infrastruktur, står framleis mykje ugjørt. Regjeringa vil difor intensivere arbeidet med å utvikle eit effektivt transportsystem, der infrastrukturen er tilpassa stadig aukande utfordringar og behov.

Regjeringa har lagt til grunn ei planramme i NTP 2010-2019 som ligg 100 mrd. kr høgare enn den vedtekne planramma for NTP 2006-2015. Dette er ei auke på 45 pst. Samanlikna med ei framskrivning av saldert budsjett for 2009 er auke på 76 mrd. kr. Denne satsinga speglar regjeringa si vilje til å utvikle framtidsretta infrastruktur.

Samla gir dette ei planramme på 321,9 mrd. kr i planperioden. Dette inkluderer midlane som vil inngå i rammetilskotet og rentekompensasjonsordninga til fylkeskommunane. Denne ordninga vil ha ei årleg ramme på 2 mrd. kr, som gir grunnlag for tilsvarende aktivitetsnivå. Fordeling av ramma er vist i tabell 1.1 under. Økonomiske rammer for fylkesvegnettet i NTP er planrammer slik de ville vere utan forvaltningsreforma. Endelig ramme, fordeling mellom stat og fylke og fordeling mellom fylka blir avklart i kommuneproposisjonen for 2010.

Samanlikna med NTP 2006 – 2015 gir dette ei gjennomsnittleg årleg auke i planperioden 2010-2019 for:

Tabell 1.1 Rammefordeling statlege midlar. Årleg gjennomsnitt. Mill. 2009-kr

| | NTP 2006-2015 | Saldert budsjett 2009 | NTP 2010-2013 | NTP 2014-2019 | NTP 2010-2019 |
|-------------------------|------------------|--------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Jernbaneverket | 5 824 | 7 000 | 8 783 | 9 501 | 9 214 |
| Vegføremål ¹ | 15 749 | 16 865 | 20 583 | 22 757 | 21 888 |
| Kystverket | 614 | 703 | 1 010 | 1 136 | 1 085 |
| Sum | 22 187 | 24 568 | 30 376 | 33 394 | 32 187 |

¹ Inklusiv midlar som vil inngå i rammetilskotet til fylkeskommunane og rentekompensasjonsordninga til fylkeskommunane.

- Vegformål med 6 139 mill. kr (eller 39 pst).
- Jernbaneverket med 3 390 mill. kr (eller 58 pst).
- Kystverket med 471 mill. kr (eller 77 pst).

Regjeringa vil fase satsinga så raskt som mogleg inn i økonomien, men innanfor dei avgrensingane eit forsvarleg økonomisk opplegg set. Avhengig av dei økonomiske konjunkturane blir det difor lagt opp til ei gradvis opptrapping i første del av planperioden.

Regjeringa vil i tillegg imøtekomme lokal vilje til å forsere utbygging av vegnett, kollektiv infrastruktur og drift gjennom bompengar. Det vil bli lagt opp til å ta i bruk bompenger der det er lokal politisk vilje til dette. Ein reknar med at om lag 60 mrd. kr i bompengar vil kome i tillegg til dei statlege økonomiske rammene i perioden.

Viktige prioriteringar er:

- Ei betydeleg auke av vedlikehaldet – for betre å ta vare på eksisterande infrastruktur.
- Eit løft i satsinga på store riksvegsinvesteringar, med ei gjennomsnittleg årleg auke på 80 pst (eller om lag 2,2 mrd. kr årleg) i perioden 2010-2019 samanlikna med NTP 2006–2015. Riksvegane bind saman landsdelar og regionar og knyt Noreg til utlandet, samstundes som dei har viktige regionale og lokale funksjonar. Regjeringa legg vekt på god regional fordeling av midlane for å utvikle levedyktige lokalsamfunn og stimulere til næringsutvikling i alle deler av landet.
- Ei ny rentestønadsordning med ei ramme på 2 mrd. kr årleg til transporttiltak i fylka. Dette gir fylka moglegheit til å auke satsinga på transportinfrastrukturen.
- Betydeleg satsing på store jernbaneinvesteringar, med ei gjennomsnittleg årleg auke på om lag 2 mrd. kr i perioden 2010-2019 samanlikna med NTP 2006-2015. Regjeringa legg opp til ei konsentrert satsing på Vestfold-, Østfold- og Dovrebana. På Østfoldbana vert m.a. nytt dobbeltspor på strekninga Oslo-Ski prioritert.
- Satsinga på fleire kryssingsspor og auka terminalkapasitet vil gi ei tilnærma doubling av godskapasiteten på jernbana. Vidare blir vegtilknytting til viktige stamnetthamner og andre knutepunkt prioritert. Dette vil bidra til å redusere veksten i godstransport på veg.
- Auke satsinga til rassikringstiltak på veg til 1 mrd. kr årleg. Dette er viktig for å sikre næringsliv og folk flest trygge og føreseielege transportar i heile landet.
- Betre tilbod i ferjedrifta gir betre kapasitet og frekvens og medverkar til utvikling av vekstkraftige regionar.

- Ei betydeleg auke i programområda for veg. Innsatsen er m.a. knytt til bygging av midtrekkverk, gang- og sykkelvegar og tiltak for universell utforming. Satsing på trafikktryggleikstiltak har god effekt for å redusere talet på drepne eller hardt skadde i vegtrafikken.
- Maritime trafikksentralar blir fornya for å sikre at sjøtryggleiken framleis skal halde eit høgt nivå. Vidare vil Kystverket sine fartøy bli skifta ut, noko som vil bidra til meir effektiv drift.
- Samanlikna med NTP 2006-2015 blir det ei sterk satsing på tiltak i farleier og fiskerihamner som vil medverke til ein sikrare og meir konkurransedyktig sjøtransport og styrka næringsutvikling langs kysten.
- Brukarfinansieringa av navigasjonsinstallasjonar (kystgebyret) og årsavgift for hamnetryggleik blir fjerna. Dette utgjer ei avgiftslette på om lag 115 mill. kr årleg for sjøtransporten.

Den kraftige satsinga regjeringa vil gjennomføre for å forbetre infrastrukturen gir god måloppnåing. Regjeringa sine prioriteringar vil m.a.:

- Gi betydeleg reduksjon av reisetidene på riksvegnettet. Vinsten blir størst på strekningane E6/E136 Oslo-Ålesund, E39 Bergen-Ålesund, rv 80/E6/E8 Bodø-Tromsø og E6 Oslo-Trondheim. Reisetidene vil her bli redusert med rundt 30-35 minutt. Den samla reisetida på kyststamvegen E39 Stavanger-Trondheim blir redusert med om lag 60 minutt. Framkomsten på E16 Oslo – Bergen vil bli betre ved at Filefjell blir utvikla til tilnærma vinteropen veg.
- Auke punktlegheit og regularitet for gods- og persontog. Punktlegheita for tog vil auke frå 87 til 90 pst og forseinkingstida vil bli om lag halvert frå dagens nivå på 10 600 timar.
- Betre trafikktryggleiken på veg. Regjeringa vil styre mot eit mål om at talet på drepne eller hardt skadde i trafikken skal reduserast med minst ein tredel innan 2020. Tryggleiken for dei andre transportformene skal oppretthaldast.
- Betre tryggleiken til sjøs og legge til rette for at hamnene kan utvikle seg til intermodale knutepunkt.
- Betre tilhøve for gåande og syklande ved at det blir bygd om lag 500 km nye gang- og sykkelanlegg, inkl. anlegg som blir finansiert med bompengar. I tillegg vil fleire gåande og syklande gje miljøvinstar.
- Bidra til at klimamålet for transportsektoren blir nådd i løpet av planperioden. Gjennom transportpolitikken blir det gjort viktige grep for å få ned utsleppa, m.a. gjennom godsstrate-

gjen for jernbane, tiltak for å styrke sjøtransporten samt tiltak for gåande og syklande og kollektivtransport.

- Gi eit meir universelt utforma og tilgjengeleg transportsystem. På stamvegnettet vil nærare 100 knutepunkt og 1 500–2 000 av totalt 6 500 haldeplassar bli oppgradert til ønska standard. For jernbanen vil det bli prioritert å oppnå tilgjenge til dei fleste stasjonane og universell utforming av dei mest trafikktunge knutepunkta.

Luftfarten sin infrastruktur er sjølvfinansierande og ligg ikkje inne i dei økonomiske rammene for NTP. Regjeringa vil understreke at staten framleis skal ha eit overordna ansvar for å tilby ein landsomfattande infrastruktur gjennom eigarskapen i Avinor AS. Avinor skal i størst mogleg grad framleis byggje på sjølvfinansiering og samfinansiering. Dagens lufthavnstruktur skal oppretthaldast, med mindre det er lokale ynskje om å leggje ned ei lufthamn. Regjeringa vil sikre at Avinor får rammevilkår som gjer selskapet i stand til å løyse oppgåvene det er sett til å vareta. Det skal bandleggast areal til ei eventuell tredje rullebane ved Oslo lufthamn, Gardermoen, utan at dette er noko vedtak om å byggje ei tredje rullebane.

1.2.2 Eit sikkert transportsystem

Regjeringa vil føre vidare nullvisjonen for transporttryggleiken. Dette inneber ein visjon om at det ikkje skal vere ulukker med drepne eller hardt skadde i trafikken. Det høge tryggleiksnivået innan luftfart, jernbane og sjøtransport skal oppretthaldast. Som eit skritt i retning nullvisjonen har regjeringa sett som mål at talet på drepne eller hardt skadde i vegtrafikken i 2020 skal vere redusert med minst ein tredel i forhold til gjennomsnittleg tal på drepne eller hardt skadde i åra 2005–2008. Dette er om lag same reduksjon dei neste ti åra som i dei føregåande tjue.

Trafikktryggleiksinnsatsen må trappast opp hjå ei rekkje aktørar. Det vil vere avgjerande at måla blir oppfatta forpliktande for alle sentrale aktørar i trafikktryggleiksarbeidet. Dette omfattar Statens vegvesen, politiet, skuleverket, helsestyresmaktene, lokale og regionale styresmakter, Trygg Trafikk og andre frivillige aktørar.

Trafikktryggleiksmålet blir reflektert i ei offensiv satsing på målretta trafikktryggleikstiltak over heile landet og nær 50 pst auke i lengda på firefelts veg i område med høg trafikk. I tillegg vil innsatsen til trafikant- og køyretyretta tiltak og drift og vedlikehald bli auka. Tiltak retta mot møteulukker,

som midtrekkverk, breitt sperreområde eller midtmarkering, blir lagt størst vekt på i tillegg til sidevekkverk og andre tiltak mot utforkøyringsulukker. Desse tiltaka er venta å gi eit betydeleg bidrag for å nå etappemålet om trafikktryggleik.

Innan drift og vedlikehald vil oppgåver som ivaretek trafikktryggleik bli prioritert. Strekningsar med mange og alvorlege ulukker vil bli følgd særleg opp. Vinterdrifta som omfattar brøyting, salting og strøing er spesielt viktig for trafikktryggleiken.

Regjeringa vil vidare styrke trafikantretta tiltak overfor høgrisikogrupper og risikoåtferd, gjennom opplæring, informasjon og meir effektiviserte og målretta kontrollar.

Det ligg eit betydeleg trafikktryggleikspotensial i ny teknologi (ITS). Regjeringa vil leggje til rette for at dette potensialet kan utnyttast.

1.2.3 Regional utvikling og eit betre transporttilbod til folk og næringsliv i heile landet

Ein differensiert transportpolitikk

Transport er ein viktig føresetnad for busetnad, næringsutvikling og ressursutnytting. Regjeringa vil føre ein differensiert samferdselspolitikk der dei ulike delene av transportsektoren blir sett i samheng, og der ein legg vekt på sterkare differensiering mellom by og land. I byane og pendlingsområdet rundt skal det satsast sterkare på gode kollektivløysingar og jernbane, medan vegtransport er det viktigaste alternativet i distrikta. Som følge av spreidd busetnad og vanskeleg topografi er Noreg òg særst avhengig av innenlands luftfart.

Regjeringa legg fram ein offensiv og breitt samansett strategi for å styrkje framkomsten for næringsliv og samfunn. Dette omfattar dels tiltak for betre utnytting av det noverande transportsystemet, og dels tiltak for auka kapasitet i lys av venta vekst i transportbehovet.

Det er over lang tid brukt for lite midlar både til investeringar, drift og vedlikehald. Den sterke satsinga både på drift og vedlikehald og på nye utbyggingsprosjekt i denne meldinga gir auka pålitelegheit i transportsystemet, redusert reisetid på viktige riksveggruter og jernbanestrekningar, og reduserte avstandskostnader. Vidare vil framkomst for gåande og syklande gjennom ei sterk satsing på gang- og sykkelveggar bli betre.

Statens vegvesen har berekna at dei foreslåtte investeringstiltaka i riksvegnettet vil redusere reisetidene mellom regionane med om lag 10–35 minutt.

Ved sida av dette vil tiltak som auka driftsstandard for å betre framkomsten vinterstid, raskare ferjer og meir frekvent ferjetilbod, samt tiltak for auka framkomst for ekspressbussar redusere reisetida. Bereknningar frå Jernbaneverket viser at dei føreslåtte prosjekta for å utvikle infrastrukturen på jernbanen gir ei samla innsparing på om lag 3,5 mill. reisetidstimar og 450 000 timar i spart ventetid.

Reduserte avstandskostnader mellom regionar er viktig for konkurransekrafta i næringslivet og for å utvikle robuste bu- og arbeidsmarknadsregionar. Tiltaka som regjeringa vil gjennomføre i planperioden vil gjere at avstandskostnadane blir redusert.

Regjeringa vil leggje betre til rette for at avviklinga av daglege arbeidsreiser skal skje på ein enkel, effektiv og miljømessig forsvarleg måte både for den enkelte og for samfunnet. Regjeringa vil satse meir på å byggje ut kollektivtrafikktilbodet og leggje betre til rette for gang- og sykkeltrafikk, men legg òg til grunn at i store deler av landet vil personbilen framleis spele ei hovudrolle i avviklinga av dei daglege arbeidsreisene. I dei store byområda er regjeringa sin klare ambisjon å få fleire til å reise kollektivt gjennom ein kombinasjon av betre kollektivtilbod og restriksjonar på personbilbruken.

Regjeringa vil innrette transportpolitikken slik at ein innan ei rimeleg dagleg reisetid har eit tilstrekkeleg stort tilbod av arbeidsplassar. Dette er viktig for å kunne oppretthalde busetnaden i mange lokalsamfunn. Regjeringa vil diforutvikle infrastrukturen slik at tettbygde strøk og distrikta rundt blir bundne saman til robuste bu- og arbeidsmarknadsregionar.

Regjeringa vil leggje til rette for likeverdige levekår i heile landet og arbeide for å oppretthalde hovudtrekka i busetnadsmønsteret. Regjeringa legg opp til ei særleg satsing i distrikt med stor avstand til større marknader, nedgang i folketal eller omstruktureringar i nærings- og arbeidslivet. Samstundes skal aktuelle distrikts- og regionalpolitiske tiltak medverke til ei balansert utvikling mellom by og land.

Utbygging og vedlikehald av infrastruktur er det viktigaste statlege transportpolitiske grepet i regionalpolitikken. Regjeringa vil prioritere utbyggings- og vedlikehaldstiltak på veg, bane, i luftfarten, i farleier og fiskerihamnene på ein slik måte at distrikts- og regionalpolitiske omsyn blir ivaretekne. Andre transportpolitiske tiltak, særleg knytt til å leggje til rette for kollektive transportar, vil supplere desse tiltaka.

Regjeringa vil legge til rette for ein sikker, miljøvennleg og effektiv luftfart. Dei regionale luft-

hamnene og det regionale flytilbodet spelar ei viktig rolle i å halde oppe sysselsetting og busetnad i alle deler av landet. I deler av Noreg er det regionale flytilbodet òg naudsynt for at folk skal kunne nytte servicetilbod som ikkje finst i nærleiken.

Regjeringa har i inneverande planperiode gjennomført eit omfattande utgreiingsarbeid for å belyse potensialet for å byggje og drive eit høg-farts jernbanenett i Noreg. Etter ei samla vurdering blir det ikkje lagt opp til bygging av separate høg-farts jernbanar no. Regjeringa meiner at dei neste ti åra må brukast til å byggje eit kapasitetssterkt jernbanenett i InterCity-området. Høg-fartsbanar vil vere avhengig av lange dobbeltsporstrekningar ut av byane/endepunktsstasjonane. Regjeringa meiner at ein uansett må prioritere å byggje ut desse strekningane først.

Regjeringa vil betre framkomst og pålitelegheit i vegsystemet i planperioden. Det føreset meir målretta innsats, mellom anna for å redusere tida på dei viktigaste strekningane for næringstransportane. Forseinkingar som følgje av kolonkøyring eller vinterstengde vegar kan få vesentlege konsekvensar for næringslivet. Vinterdrifta av vegane skal vere eit satsingsområde for Statens vegvesen i planperioden.

Regjeringa legg opp til svært sterk satsing på rassikringstiltak i planperioden. Auka rassikring er eit viktig tiltak for å betre pålitelegheita i transporten særleg på Vestlandet og i Nord-Noreg.

Regionreforma vil bidra til å samle fleire av verkemidla på same forvaltingsnivå. På transportområdet gir særleg overføringa av eigarskapen for det vesentlege av dagens øvrige riksvegnett og øvrige riksvegferjer til fylkeskommunane eit godt utgangspunkt. Fylkeskommunane vil gjennom reforma få moglegheit til å samordne og gjere heilskaplege prioriteringar mellom vegsektoren og andre sektorar og oppgåver. Dette kan gi positive effektar for regional utvikling, og gir fylkeskommunen større påverknad i høve utviklinga i sitt geografiske område. Særleg viktig vil det vere å sjå langsiktige areal- og transportplanlegging i samanheng.

Areal- og transportpolitikken i byane må innrettast slik at transportbehovet blir redusert og at transporten kan overførast til mindre klima- og miljøbelastande alternativ. Ei slik prioritering av klima- og miljøomsyn vil i dei fleste tilfelle òg falle godt saman med regjeringa sitt arbeid for å redusere rushtidsforseinkingane for næringslivet og for å fremje meir påliteleg kollektivtransport.

Med unntak av Oslo er kollektivdelen låg på arbeidsreiser i dei største byane. I kommunane rundt dei store byane er bildelen høg og har stige

dei seinare åra. I alle byområda er transportomfanget høgt, og stigande. Regjeringa vil medverke til å snu denne trenden, og vil leggje til rette for ei langsiktig strukturell endring av transportsystema i byområda. Dette er heilt naudsynt for å nå måla om auka framkomst og betre miljø i byområda, og for å redusere klimagassutsleppa frå sektoren. Ein kollektivtransportstrategi og ein strategi for fleire syklande og gåande skal medverke til at ein når desse måla. Restriktive tiltak retta mot privatbilismen og meir transporteffektiv arealpolitikk er òg naudsynt for å få til omlegging av transportsystema i meir klima- og miljøvenleg retning.

Kollektivstrategi

Hovudelementa i regjeringa sin kollektivstrategi er:

- Sterkare fokus på arealplanlegging som reduserer behovet for bruk av personbil i og rundt byane og for kollektivtransport, syklistar og gåande.
- Ei storstilt utbygging av infrastrukturen på jernbane rundt Oslo og ved Stavanger, Bergen og Trondheim.
- Auka satsing på fornying og vedlikehald av infrastrukturen på jernbanen, som vil redusere forseinkingane kraftig.
- Auka setekapasitet og betre tilbod i lokaltogtrafikken.
- Betre reisegarantiar.
- Støtte opp under lokale initiativ for køprising og parkeringsrestriksjonar.
- Trappe opp løyvinga til belønningsordninga til det doble samanlikna med 2009 i første del av planperioden. Innsatsen til Framtidens byer skal aukast.
- I samråd med lokale styresmakter leggje til rette for og prioritere kollektivtrafikk på veg ved å satse meir på knutepunkt, kollektivfelt, signalprioritering, teknologi for sanntids-/styringsystem langs vegkant, trafikkregulering, haldeplasstiltak og auka kollektivtrafikktilbod.
- I samarbeid med lokale styresmakter fastsetje mål for framkomst for kollektivtransport i dei 13 byområda som samarbeider i Framtidens byer.
- Samferdselsdepartementet vil arbeide for å etablere felles satsingsprogram mellom staten og lokale styresmakter for signalprioritering.
- Satsing på informasjonsteknologi for å styre trafikken betre og for å informere trafikantane om gjeldande trafikksituasjon.
- Auka satsing på trafikkleiingssentralar og samarbeid med politiet og lokale styresmakter for å overvake og styre trafikken.

- Auke kollektivdelen på tilbringartenesta til lufthamnene i dei store byområda.
- Prøveprosjektet Kollektivtransport i distrikts-Noreg skal vidareførast.
- Oppfordre til og leggje til rette for samordning av offentlege kjøp av kollektivtransport i regionane.
- Vidareføre arbeidet med ein nasjonal reiseplanleggar og felles administrasjon av elektronisk billettering.

Sykkelstrategi

Regjeringa har som mål at sykkeldelen skal aukast frå dagens 4-5 pst til 8 pst i planperioden. Det er vidare eit mål at byar og tettstader etablerer samanhengande hovudnett for sykkeltrafikken. Statens vegvesen skal arbeide for at 50 pst av alle byar og tettstader med over 5 000 innbyggjarar skal ha vedteke ein plan for eit samanhengande hovudsykkelvegnett innan 2010. Det er ca. 100 slike byar og tettstader i Noreg i dag. Dersom dette målet blir nådd, vil det gi eit godt plangrunnlag for å følgje opp innsatsen i planperioden.

Regjeringa prioriterer bygging av gang- og sykkelanlegg høgt i planperioden. Det er lagt til grunn at det skal byggast 500 km nye gang- og sykkelanlegg i tiårsperioden, av desse vel halvparten i byar og tettstader.

Godstransportstrategi

I lys av eit aukande transportbehov i åra framover har regjeringa i NTP ein godstransportstrategi med følgjande hovudelement:

- Sektoreffektivisering og betre utnytting av fortrinna til dei ulike transportmidla.
- Tiltak for overføring av transport frå veg til bane og sjø og tilrettelegging for intermodale/kombinererte transportar.

Den kraftige auka av midlar til utbygging, drift og vedlikehald av vegar, jernbane, farleier og annan infrastruktur, er det viktigaste verkemidlet i regjeringa sin godstransportstrategi. For å få maksimal måloppnåing blir infrastruktursatsinga kombinert med bruk av avgifter og andre økonomiske verkemiddel, modernisering av regelverk, nye samarbeidsformer og organisering, samt utvikling og bruk av ITS og ny transportteknologi. Ei systematisk vidare utvikling av kunnskapsgrunnlaget gjennom FoU-program og prosjekt er òg ein del av godstransportstrategien.

Dei strategiske hovudgrepa for godstransport på jernbane er å vidareutvikle dei «tunge» bane-

strekningane, med særleg vekt på bygging av fleire kryssingsspor og å utvide kapasiteten og effektivisere verksemda i knutepunktterminalane. Regjeringa legg vidare opp til betring av tilgang til dei store godsterminalane.

Regjeringa vil bidra til at sjøtransport kan ta auka deler av godstransporten. For å realisere målet om meir transport på sjø må hamner, rederi og andre aktørar i transportmarknaden samarbeide nært med vareeigarane for å utvikle gode sjøtransporttilbod. Dette må koordinerast godt med offentleg tilrettelegging for sjøtransporten. Den nye lova om hamner og farvatn vil vere eit juridisk rammeverk som legg til rette for at hamnene kan utvikle seg til logistikknutepunkt.

Regjeringa vil fjerne kystgebyret og årsavgifta for hamnetryggleik. Dette vil stimulere til meir sjøtransport. I eit meir langsiktig perspektiv vil regjeringa vurdere om det er hensiktsmessig å redusere også andre gebyr- og avgiftselement. Fiskeri- og kystdepartementet arbeider med en gjennomgang av lostenesta. Det blir mellom anna lagt opp til at det skal bli enklare å få farleibevis slik at fleire skipsførarar kan segle utan los. Dette vil innebere reduserte kostnader for sjøtransporten. Vidare vil stamnetthamnene knyttast til riksvegnettet og stamnettet til sjøs.

Sjølv om det er eit mål at jernbane og sjø skal ta større deler av veksten i godstransportmarknaden, er det regjeringa si vurdering at vegtransport framleis vil vere hovudtransportforma i innlands godstransport og distribusjon; i store og små lokalsamfunn, i regional transport og i hovudårene der det ikkje ligg føre alternativ. Regjeringa vil difor styrke kapasiteten, effektiviteten, framkomsten og pålitelegheita i vegtransportsektoren. Det vil m.a. bli lagt stor vekt på å sikre E16 som vintersikker veg mellom Vest- og Austlandet.

1.2.4 Eit berekraftig transportsystem

Regjeringa legg stor vekt på å avgrense dei negative verknadane transport har på miljøet. Trafikkvekst og bygging av naudsynte nye infrastrukturprosjekt gjer likevel at det er krevjande å kome så langt som ønska på alle miljøområde.

Transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelege verknader av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Noreg sine internasjonale forpliktingar på miljøområdet.

Regjeringa vil oppnå dette gjennom å;

- sikre at CO₂-avgifta på drivstoff minst svarer til prisen på internasjonale utsleppskvotar,

- stimulere til auka sjøtransport når denne er eit klimavenleg alternativ,
- satse betydeleg på jernbanen, noko som vil legge til rette for å redusere personbilbruk og føre meir gods over på bane,
- doble midlane til belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i løpet av første fireårsperiode. Midlane er reservert byområde som inngår avtalar med staten om bruk av verkemiddel som gir redusert biltrafikk,
- bidra til meir miljøvennleg byutvikling ved å auke fokuset på arealplanlegging i samband med belønningsordninga og bypakkeprosessane,
- auke forskingsinnsatsen,
- stimulere til raskare innfasing av køyrety med låge eller ingen utslepp,
- arbeide for effektiv internasjonal regulering av utslepp av drivhusgassar frå luftfart og skipsfart.

Transportsektoren var ansvarleg for 25 pst av klimagassutsleppa i Noreg i 2007. Dei siste tiåra har det vore kraftig vekst i klimagassutslepp frå sektoren. I etterkant av førre Nasjonal transportplan har både kunnskapen om klimaendringane, og erkjenninga av at endringane er menneskeskapt auka betydeleg. I St.meld. nr. 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk (Klimameldinga) sette regjeringa som mål at eksisterande og nye verkemiddel i transportsektoren skal utløyse ein reduksjon i klimagassutsleppa med mellom 2,5 og 4,0 mill. tonn CO₂-ekvivalentar i forhold til forventa utslepp i 2020.

For å få ein systematisk gjennomgang av klimatiltak i alle utslippssektorane, har regjeringa sett i gang prosjektet Klimakur 2020 under leiing av Statens forureiningstilsyn. På transportområdet deltek Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet og Avinor. Dei skal utarbeide ei oppdatert tiltaksanalyse innan 1. november 2009. Regjeringa vil komme attende til spørsmålet om revisjon av klimamåla i samband med vurderinga av klimapolitikken som blir lagt fram for Stortinget i 2010. Regjeringa legg opp til at klimamålet for transportsektoren vil bli behalde eller skjerpa.

I denne meldinga tek regjeringa viktige grep for å få ned utsleppa. Jernbanesatsinga, satsing på sjøtransport og tiltak for gåande, syklande og kollektivtrafikk er sentrale element. Tiltaka vil ha særleg stor effekt dersom regionale og lokale styresmakter følgjer opp med meir effektiv arealplanlegging og restriksjonar ovanfor biltrafikken. Tekniske forbetringar i bil- og flyparken samt økono-

miske verkemiddel som medverker til tidligare introduksjon av meir miljøvennlege bilar og endra forbrukaråttferd, vil vere viktig for å redusere klimagassutsleppa i transportsektoren.

Dersom effektive tiltak også blir gjennomført av regionane og lokale styresmakter kan dei tiltaka som regjeringa presenterer i NTP og i andre samanhengar vere tilstrekkelege til å nå klimamåla for sektoren. Regjeringa vil presisere at det er stor usikkerheit knytta til dette. Det største usikkerheitsmomentet er kor raskt innfasinga av ny teknologi vil skje.

Sjølv om klimagassutsleppa gir same skade uavhengig av kvar dei finn stad, er dei øvrige miljøproblema frå transport langt større i byane enn i meir grisgrendte område. Samstundes er køar og knappleik på areal eit særleg byfenomen. Reisetidsmålingar rundt dei fire største byane viser at rushtidsforseinkingane aukar og at rushtidsperioden blir stadig lengre. Dårleg framkomst er kostbart både for næringsliv, bilistar og kollektivtrafikantar. I byane vil mindre bilbruk og ei meir miljøvenleg transportmiddelfordeling gi vinstar langt ut over det ein oppnår av klimagassreduksjonar. Samstundes er potensialet for eit velfungerande kollektivtilbod og god tilrettelegging for sykkel og gange betydeleg. Alle desse tilhøva tilseier ein annan og kraftigare verkemiddelbruk på desse områda i byane enn i landet for øvrig.

Regjeringa vil føre ein transportpolitikk som stimulerer kommunar og fylkeskommunar til å ta i bruk verkemiddel som avgrensar personbiltrafikken og oppmuntrar til bruk av meir miljøvennlege transportformer. Før restriktive verkemiddel kan takast i bruk må det etablerast eit godt kollektivtilbod.

Prosjektet Framtidens byer skal danne grunnlaget for eit forpliktande samarbeid mellom staten og eit utval kommunar. Prosjektet vert leia av Miljøverndepartementet og har som hovudmål å redusere klimagassutsleppa i byane, m.a. frå transport. Alle byområda som kan søkje om midlar frå belønningsordninga deltek i Framtidens byer, og det skal vere ein samheng mellom denne deltakinga, utforming av bypakkar og fordeling av midlar frå belønningsordninga.

Auka trafikk, høgare fart og utbygging av ny infrastruktur fører òg til tap av matjord og forringing av leveområde for plantar og dyr. Vår handtering av desse utfordringane betyr mykje òg for komande generasjonar. Regjeringa prioriterer difor særleg sterk innsats på desse områda.

Det er ikkje mogleg å gjennomføre det omfattande investeringsprogrammet med betydelege

vinstar for tryggleik og framkome heilt utan inngrep i viktige naturområde og tap av dyrka jord. Det vil bli gjort mest mogleg for å avgrense og kompensere for inngrepa i kvart enkelt prosjekt.

NO_x-utslepp frå innanriks sjøfart har auka sidan 1990 på grunn av auka aktivitet i petroleumssektoren, medan utsleppa frå vegtrafikk som følge av strengare avgasskrav er kraftig redusert. Reduksjonen har vore 24 pst frå 1990 til 2006. Det er forventa at NO_x-utsleppa vil bli ytterlegare redusert i planperioden, mellom anna som følge av NO_x-avgifta som blei innført i 2007 og avtalen med næringslivet om NO_x-reduksjonar frå 2008.

Vegtrafikken er den viktigaste årsaka til høge konsentrasjonar av lokal luftforureining. I tillegg bidreg skip til betydelege utslepp i fleire hamner. Luftkvaliteten er dei siste åra betra, og nasjonale mål for lokal luftkvalitet vil truleg bli nådd i perioden.

Det nasjonale støymålet er ikkje fordelt på sektor eller transportmiddel. Vegtrafikken bidreg til 78 pst av den rekna støypлага (utandørs støy), og luft og jernbane med 4 pst kvar. Held trafikkveksten og vegtrafikken sitt store bidrag til støyproblemet fram, vert støymåla krevjande å nå. Målet vil truleg bli nådd for innandørs støy, men for å nå det nasjonale støymålet fullt ut må det utviklast nye og fleire verkemiddel.

1.2.5 Transport for alle

Regjeringa vil leggje til rette for at transportsystemet så langt som mogleg skal kunne brukast av alle, utan behov for tilpassing eller spesiell tilrettelegging. Eit universelt utforma transportsystem vil eit stykke på veg kunne avhjelpe behovet for individuell tilrettelegging eller sær løysingar, og samstundes betre tilgangen til viktige fellesskapsarenaer. Universell utforming er difor viktig for å oppnå likeverd og deltaking i samfunnet, uavhengig av funksjonsevne.

All ny infrastruktur skal utformast etter prinsippet om universell utforming. Det er i tillegg eit omfattande behov for oppgradering av haldeplasar og knutepunkt.

Regjeringa vil gi arbeidet for eit meir universelt utforma kollektivtransportssystem høg prioritet. Universell utforming er ein integrert del av alle planar for oppgradering og bygging av infrastruktur som blir planlagt og bygd i Statens vegvesen, Avinor og Jernbaneverket sin regi. Dei store ressursane som er naudsynt for å få eit fullt ut universelt utforma kollektivsystem gjer at utviklinga vil måtte skje gradvis.

Om lag 1 500–2 000 av totalt 6 500 haldeplassar på riksvegnettet vil bli oppgradert til ønska standard. Dei passasjertunge haldeplassane blir oppgradert først. Regjeringa tek sikte på at tilskotsordninga for meir tilgjengeleg kollektivtransport i kommunesektoren («BRA-midlane») blir vidareført.

Regjeringa si prioritering av programområdet Stasjonar og knutepunkt vil medverke til å sikre tilgjenge for alle på svært mange stasjonar samt universell utforming av dei mest trafikkunge knutepunktstasjonane. Tiltak knytt til informasjonssystema vil dels skje i samheng med den fysiske opprustinga av enkeltstasjonar.

I luftfarten er tilgjenge god, men det er framleis utfordringar på fleire lufthamner knytt til dei ulike elementa i reisekjeda frå ein kjem til lufthamna til plassering om bord i flyet. Avinor vil arbeide med å forbetre lufthamnene ytterlegare.

Ferjesambanda blir trafikkert av ferjer som har stor variasjon med omsyn til tilgjenge. Kravet om tilgjenge vil bli innført fortløpande etter kvart som dei enkelte sambanda blir lyst ut på anbod.

1.2.6 Nærare om investeringsprogrammet

Investeringsprogrammet i Nasjonal transportplan 2010-2019 er det største løftet for utbygging av transportinfrastruktur i moderne tid. Den samla økonomiske ramma til statlege investeringar i riksvegar, jernbane og farleier for planperioden 2010-2019 er på ca. 127 mrd. kr. Vidare er det rekna med ytterlegare om lag 60 mrd. kr i bompenge i planperioden.

I tillegg til store investeringsprosjekt (jf. tabell 1.2) legg regjeringa til grunn:

- Sterk auke av midlane til rassikring på riks- og fylkesvegnettet til 1 mrd. kr per år.
- Sterk satsing på målretta investeringstiltak (programområde) i vegnettet, særleg for å styrke trafikktryggleiken i transportkorridorane, universell utforming av knutepunkt og haldeplassar, samt utbygging av gang- og sykkelvegar.
- Auka midlar til bygging av kryssingsspor og andre kapasitetsaukande tiltak for å legge til rette for ytterlegare overføring av godstransport frå veg til bane.
- Sterk auke av investeringane i farleiene for å sikre trygg og effektiv seilas, styrke næringsutviklinga langs kysten, og bidra til auka sjøtransport.

Regjeringa sine prioriteringar inneber auka ressursbruk i alle korridorane for å styrke kommunikasjonane mellom regionar, landsdelar og sambanda til/

frå utlandet. Regjeringa har lagt vekt på god fordeling av midlane mellom korridorane for å stimulere til næringsutvikling og utvikling av felles bustads- og arbeidsmarknadsregionar over heile landet.

For å sikre meir berekraftig transportutvikling og meir likearta transportstandard i alle deler av landet blir det lagt opp til ei differensiert satsing. Den kraftige veksten i jernbaneinvesteringane vil særleg bli brukt rundt dei største byane og i InterCity-området på Austlandet der persontrafikken med jernbane har sitt største marknadsgrunnlag og konkurransefortrinn i forhold til personbil og buss. Dette vil bidra til å dempe veksten i vegtrafikken i dei mest tettfolka områda.

På vegsida vil regjeringa auke den statlege innsatsen sterkast i distrikta. Dette vil skje dels i form av omfattande satsing på store investeringsprosjekt, omfattande rassikringsinnsats, samt mindre, målretta investeringstiltak. Det skal framleis investerast betydeleg i hovudrutene til og frå det sentrale Austlandsområdet.

For å styrkje samspelet mellom trafikkslaga med sikte på overføring av transport frå veg til sjø eller bane der det er grunnlag for det, vil regjeringa bruke store ressursar m.a. til terminalutvidingar, kryssingsspor, tiltak i farleier og i innsegling til enkelte stamnettthamner, samt betre riksvegtilknyttingar til slike hamner og jernbaneterminalar. Døme på slike tiltak er utvidinga av Alnabruterminalen med ny vegtilknytting (E6), og ny vegtilknytting til Sydhamna i Oslo (E18).

Innsatsen i vegsektoren vil m.a. føre til;

- at 350 km riksveg blir rusta opp slik at den får «gul midtstripe».
- 230 km riksveg byggast ut til fire felts veg.
- 80 km riksveg blir sikra mot ras.
- om lag 500 km nye gang- og sykkelvegar.
- 750 km riksveg blir utbetra med midtrekkverk og andre mindre trafikktryggleiksutbetringar.
- 1 500–2 000 av totalt 6 500 busshaldeplassar på riksvegnettet blir oppgradert til ønska standard for universell utforming.
- 80 km nye kollektivfelt på riksvegnettet.
- at nær halvparten av reisetidsvinstane i Statens vegvesen si stamnettutgreiing, som har eit 30 års perspektiv, blir realiserte.

Innsatsen i banesektoren vil m.a. gi;

- 45 km nye kryssingsspor tilrettelagt spesielt for godstog.
- 144 km nye baner, av dette 116 km dobbeltspor.
- Auke i oppetida frå 98,5 pst til 99,3 pst.
- Betydelege reisetidsreduksjonar i InterCity-området.

- Innsatsen i sjøtransporten vil gi;
- styrka tryggleik og framkomst for sjøtransporten gjennom 42 farleiprojekt,
 - styrka næringsaktivitet langs kysten gjennom utbetringar i 20 fiskerihammer.

Tabell 1.2 Samla investeringar i transportkorridorane Mill. 2009-kr

| Korridor | Statlege midlar 2010-2013 | Statlege midlar 2010-2019 | Anna finansiering |
|--|------------------------------|------------------------------|----------------------|
| 1. Oslo – Svinesund/Kornsjø | | | |
| Riksveginvesteringar | 400 | 520 | 200 |
| Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak | 3 070 | 17 042 | |
| Investeringar i farleier | 247 | 644 | |
| Sum | 3 717 | 18 206 | 200 |
| 2. Oslo – Ørje/Magnor | | | |
| Riksveginvesteringar | 2 650 | 5 960 | 4 200 |
| Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak | 56 | 56 | |
| Sum | 2 706 | 6 016 | 4 200 |
| 3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger | | | |
| Riksveginvesteringar | 2 600 | 10 870 | 15 100 |
| Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak | 8 225 | 13 593 | |
| Investeringar i farleier | 0 | 102 | |
| Sum | 10 825 | 24 565 | 15 100 |
| 4. Stavanger – Bergen – Ålesund –Trondheim | | | |
| Riksveginvesteringar | 5 200 | 13 320 | 10 600 |
| Investeringar i farleier | 543 | 1 053 | |
| Sum | 5 743 | 14 373 | 10 600 |
| 5. Oslo – Bergen/Haugesund m/arm via Sogn til Florø | | | |
| Riksveginvesteringar | 3 710 | 11 680 | 5 800 |
| Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak | 980 | 3 181 | |
| Sum | 4 690 | 14 861 | 5 800 |
| 6. Oslo -Trondheim m/armer til Ålesund, Kristiansund og Måløy | | | |
| Riksveginvesteringar | 7 150 | 17 530 | 19 500 |
| Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak | 3 194 | 8 646 | |
| Sum | 10 344 | 26 176 | 19 500 |
| 7. Trondheim – Bodø m/armer til Sverige | | | |
| Riksveginvesteringar | 1 730 | 5 710 | 2 100 |
| Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak | 825 | 1 945 | |
| Investeringar i farleier | 55 | 470 | |
| Sum | 2 605 | 8 125 | 2 100 |
| 8. BodøNarvikTromsøKirkenes m/armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland | | | |
| Riksveginvesteringar | 2 730 | 9 330 | 2 500 |
| Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak | 60 | 160 | |
| Investeringar i farleier | 250 | 591 | |
| Sum | 3 040 | 10 081 | 2 500 |
| Programområder jernbane | | | |
| Kapasitet / gods, ikkje korridorfordelt | 134 | 380 | |
| Stasjoner og knutepunkt | 1 168 | 3 470 | |
| Tryggleik | 696 | 1 850 | |
| Sum | 1 998 | 5 700 | |
| SUM | 45 673 | 128 103 | 60 000 |

2 Grunnlaget for meldingen

2.1 Oppfølging av NTP 2006-2015

Kystverket, Statens vegvesen og Jernbaneverket utarbeidet med bakgrunn i de politiske prioriteringene fra Stortingets behandling av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004), etatsvise handlingsprogram. Her framgår de konkrete investeringsplanene for perioden 2006-2015, med hovedvekt på fireårsperioden 2006-2009. Luftfartens infrastruktur er selvfinansierende og ligger utenfor de økonomiske rammene.

Stortingets NTP-vedtak for perioden 2006-2009 er oppfylt med henholdsvis 108,2 og 105,8 pst for jernbane og veg, inkludert tiltakspakken. For Kystverket sin del er NTP-rammen oppfylt med 112,1 pst. I budsjettforslaget for 2006 foreslo Regjeringen Bondevik II bevilgninger som lå langt under Stortingets vedtak om planrammer for NTP. Med unntak av ett år for Statens vegvesen, lå bevilgningene under planrammen for både Statens vegvesen og Jernbaneverket i hele handlingsprogramperioden 2002-2005. Regjeringen Stoltenberg IIs påplussning på 2006-budsjettet samt en videre opptrapping av bevilgningene årene deretter har ført til mer enn oppfyllelse av planrammen i perioden sett under ett.

Vedlikeholdet av infrastruktur har vært forsømt over mange år av flere regjeringer. Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket har også undervurdert behovet for vedlikehold i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006-2015. Budsjettene til drift og vedlikehold er derfor økt betydelig i forhold til Nasjonal transportplan.

For jernbane har høyere internasjonale priser på sentrale innsatsfaktorer og generell høy aktivitet i anleggsmarkedet medført betydelige kostnadsøkninger. Ut over det som følger av disse markedsmessige forholdene, ble også kostnadene for nye prosjekter undervurdert i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006-2015. Som et eksempel har prosjektet Holm-Holmestrand nå et kostnadsoverslag på 2 214 mill. kr, mot ca. 1 040 mill. kr i NTP 2006-2015. Dette er sentrale forklaringer på hvorfor det ikke har vært mulig å gjennomføre alle prosjektene som ble lagt til grunn for Stortingets

behandling av Nasjonal transportplan 2006-2015.

Kostnadene til ferjedrift har økt langt utover nivået som ble lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2006-2015. Dette skyldes i stor grad økt oljepris og betydelig generell kostnadsvekst i riksvegferjedriften. Regjeringen har i tillegg økt rabattsatsene på sone- og verdikort, noe som har kommet trafikantene og storbrukerne av ferjene til gode, men som også har økt statens kostnader.

De første årene av perioden 2006-2009 var det høykonjunktur i Norge. Selv med en overoppfylling av planrammen i budsjettene har utfordringene i vegsektoren blitt forsterket av en høy kostnadsvekst i entreprenørmarkedet, betydelig undervurdering av behovet for drift og vedlikehold i Nasjonal transportplan 2006-2015, samt en høyere trafikkvekst enn forventet. Dette har gjort det krevende å få gjennomført alle de planlagte tiltakene og prosjektene.

Regjeringen har prioritert rassikring høyt. Bevilgningene til rassikring ligger etter 4 år om lag 100 mill. kr over nivået i Nasjonal transportplan 2006-2015. Alle store investeringsprosjekter som er lagt til grunn i Statens vegvesens handlingsprogram for 2006-2009 er startet opp eller vil bli startet opp i løpet av 2009, med unntak av de prosjektene som mangler planavklaring og/eller endelig finansieringsopplegg.

For en nærmere omtale vises til det til St.prp. nr. 1 (2008-2009) for Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet.

2.2 Planprosess

2.2.1 Hovedtrekk i planprosessen

Det ligger en omfattende og inkluderende planprosess bak framleggingen av denne meldingen. Departement, etater, fylkeskommuner, storbykommuner og organisasjoner har deltatt i den sentrale prosessen. Regionalt har det vært en bred prosess med stor deltakelse. De statlige transportetatene (Kystverket, Jernbaneverket og Statens vegvesen) og Avinor har vært hovedaktører i forberedelsen av NTP. Det tverretatlige ar-

beidet har vært ledet av Statens vegvesen. Arbeidet ble gjennomført med utgangspunkt i retningslinjer fra Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet gitt i januar 2006 og supplerende retningslinjer i september 2006 og november 2006.

I første del av prosessen utarbeidet hver enkelt etat og Avinor sektorvise stamnettsutredninger fram til 2040. Det ble ikke lagt til grunn økonomiske rammer for vurdering av behovet for utvikling av stamnettet. Utredningene ble sendt på høring til fylkeskommuner og storbykommuner. Utredningene var et grunnlag for det tverrsektorielle arbeidet både regionalt og sentralt. Tilsvarende var tidligere utarbeidede dokumenter som strategiske analyser, fylkes(del)planer, dokumenter knyttet til handlingsprogrammene for 2006–2009, samt planprogram for 2010–2015 viktige utgangspunkt for planarbeidet.

For å styrke dialogen med næringslivet har det vært gjennomført en regional møteserie med næringslivet med en nasjonal avslutningskonferanse våren 2008. Samferdselsdepartementets strategi for norsk luftfart fra 2008 har også fungert som innspill i prosessen.

Den politiske dialogen har vært styrket i denne NTP-prosessen ved at det har vært avholdt politiske møter med storbyene og fylkeskommunene både i en tidlig fase parallelt med arbeidet med etatenes planforslag og i høringsperioden for planforlaget.

Planfasen ble avsluttet gjennom et felles planforslag fra etatene i januar 2008. Forslaget ble sendt på formell høring til fylkeskommuner og storbyer. Også andre som ønsket å uttale seg ble invitert til å komme med synspunkter. Det har kommet inn om lag 200 høringsuttalelser. Høringsuttalelsene er omtalt i 2.2.4.

2.2.2 Ekstern kvalitetssikring i tidlig fase som element i planprosessen

Det ble i 2005 innført et nytt element i planprosessen gjennom innføring av ekstern kvalitetssikring av konseptvalg i tidlig planfase (KS1). Formålet med ordningen er å sikre tilfredsstillende styring med planlegging av store prosjekt på et tidlig stadium. KS1 gjelder for statlige investeringer over 500 mill. kr. KS1 skal gjennomføres innenfor rammen av eksisterende lovverk og ansvarsdeling mellom forvaltningsnivåene.

KS1 danner grunnlaget for prinsippvedtak i regjeringen om valg av konsept som grunnlag for den videre planlegging. Dette vil kunne bidra til

mer strategiske vurderinger i tidlig planfase, slik at en får en mer helhetlig utvikling av transportnettet. KS1-systemet skal bidra til bedre statlig styring i tidlig fase når det gjelder valg av hvilke prosjekt som skal inngå i den videre planleggingen. Prioriteringene gjøres i Nasjonal transportplan og de årlige budsjettene. For at Nasjonal transportplan skal fungere som planleggings- og prioriteringsverktøy må porteføljen av prosjekt være større enn det som faktisk blir gjennomført.

Planprosesser i transportsektoren er tidkrevende, bl.a. fordi det er omfattende utredninger og flere beslutningsnivåer involvert i prosessen. Innføringen av KS1 i sektoren er tilpasset dette gjennom en gradvis og fleksibel innføring av systemet. Regjeringen har valgt å unnta flere prosjekt fra KS1 i en overgangsfase, bl.a. av tids- og kapasitetshensyn. Fritak fra KS1 har vært basert på følgende kriterier:

- Prosjekt der det etter plan- og bygningsloven foreligger vedtatt kommune(del)plan og eventuelt reguleringsplan eller der planprosessen er kommet langt slik at planvedtak snart er i vente.
- Prosjekt som har vært behandlet i Stortinget gjennom stortingsproposisjon eller NTP 2006–2015 og der vedtak forutsetter videre utredning og planlegging med sikte på bygging.
- Prosjekt som i hovedsak er utbedring av eksisterende veg.
- Prosjekt med planlagt oppstart i inneværende planperiode (2006–2009) blir fritatt fra KS1 selv ved forsinket oppstart.

KS1 som grunnlag for denne meldingen har vært gjennomført for:

- E39 Rogfast/Boknafjordkrysingen
- Vegsystemet Sluppen
- E39 Lavik-Skei
- Nytt Sotrasamband (rv 555 og rv 561)
- E18 Knapstad-Follo
- Mjøsregionen og Gudbrandsdalen
- Bergen-Arna
- Oslopakke 3

Det legges i utgangspunktet opp til at KS1 skal komme før planlegging av prosjekt etter plan- og bygningsloven. KS1 som nytt element i planprosessen må integreres på en hensiktsmessig måte, særlig er forholdet til plan- og bygningsloven viktig. Revisjonen av plan- og bygningsloven gir fylkeskommunene en sterkere rolle i den regionale planprosessen gjennom utvikling av en regional planstrategi som kan danne et godt grunnlag for aktuelle konseptvalg. Hovedansvaret ligger imid-

Boks 2.1 Kvalitetssikring: begreper og prosess

Finansdepartementet har inngått rammeavtale med flere eksterne konsulentmiljø for ordningen med ekstern kvalitetssikring av statlige investeringsprosjekt med kostnadsoverslag over 500 mill. kr. Oppdragsansvarlig for et kvalitetssikringsoppdrag er rette fagdepartement og Finansdepartementet.

Målet med kvalitetssikringen er å få en uavhengig analyse som grunnlag for statlige vedtak. Ordningen består av to ulike deler, KS1 og KS2.

KS1 skal gjennomføres i en tidlig planfase, normalt før konsekvensutredning og planlegging etter plan- og bygningsloven igangsettes. Det skal tas utgangspunkt i et overordnet samfunnsbehov. Kvalitetssikringen skal omfatte flere ulike alternativ til løsning (konsept). KS1 skal gi regjeringen et underlag for å vedta hvilket konsept som skal legges til grunn for den videre planlegging. KS1 er relevant for statlige prosjekt, bompengeprojekt og når staten er tilskuddsgiver.

KS1 innebærer at ett av de eksterne konsulentmiljøene som Finansdepartementet har inngått rammeavtale med, skal kvalitetssikre en utredning (KVU: konseptvalgutredning) som omhandler bl.a. samfunnsbehov og ulike konsept.

Hovedtrekk i prosessen for KS1:

- KS1 i samferdselssektoren innebærer at et av de eksterne konsulentmiljøene som Finansdepartementet har inngått rammeavtale med,

skal kvalitetssikre en konseptvalgutredning (KVUen). Oppdragsansvarlig er Samferdselsdepartementet (og eventuelt andre berørte fagdepartementer) og Finansdepartementet.

- KVUen vil som en hovedregel bli utformet av Samferdselsdepartementets etater. De mest sentrale delene av KVUen drøftes med Samferdselsdepartementet som ledd i dette arbeidet. I de fleste tilfeller vil arbeidet også skje i samarbeid med berørte fylke(r) og kommune(r).
- KVUen vil bli sendt på høring til berørte lokale myndigheter før den sendes Samferdselsdepartementet for vurdering med sikte på ekstern kvalitetssikring hos konsulent. Samferdselsdepartementet skal i den sammenheng motta en oppsummering fra høringen. For de prosjekt/konsept som har vært gjennom KS1 som grunnlag for denne meldingen, har det imidlertid vært nødvendig å gjøre unntak fra dette ved at høring blant lokale myndigheter har vært gjennomført parallelt med den eksterne kvalitetssikringen.
- Konsulentens rapport fra kvalitetssikringen vil bli sendt oppdragsgiver.
- Både KVU og konsulentens rapport vil være offentlig.

lertid i kommunene som er planmyndighet gjennom ansvaret for kommune(del)plan og reguleringsplan. Samtidig er det en gjensidig avhengighet mellom KS1 og plan- og bygningsloven. De statlige virkemidlene som infrastrukturinvesteringer og kjøp av transporttjenester samt ulike tilskuddsordninger, bør være koordinert med lokale og regionale virkemidler som arealplanlegging, tilslutning til bruk av bompenger, restriktive virkemidler overfor biltrafikken, tilskudd til kollektivtransport og regional planstrategi. KS1 skal være et godt bidrag til å styrke planleggingen i tidlig fase. Det er nødvendig å få til samarbeidsløsninger, der alle forvaltningsnivåene har felles forståelse for utfordringene som skal løses og ansvarsfordelingen, slik at både lokale og nasjonale hensyn ivaretas. Dette gjelder både KS1 og planlegging etter plan- og bygningsloven.

Det er ønskelig at lokale styresmakter i saker som skal gjennom KS1 avventer en avklart KS1 før det blir planlagt videre i henhold til plan- og bygningsloven eller det blir fattet andre vedtak med vesentlig betydning slik som bindende vedtak om bompengefinansiering. Det er særlig viktig at lokale styresmakter venter med å gjøre vedtak i henhold til plan- og bygningsloven inntil en KS1 er fullført. Dette vil sikre en tilstrekkelig grundig vurdering av strategiske sider i saken gjennom kvalitetssikringen og behandling i regjeringen før planleggingen går videre med mer detaljerte planer i de lokale planprosessene.

KS1-systemet er i en utviklings- og implementeringsfase og erfaringsgrunnlaget fra ordningen er foreløpig relativt begrenset. Regjeringen tar sikte på å foreta en vurdering av KS1-ordningen i samferdselssektoren, herunder om sammenhen-

gen mellom ressursbruk og nytte ved ordningen er hensiktsmessig. Vurderingen vil også omfatte forholdet til planprosesser etter plan- og bygningsloven. Det har gjennom det arbeidet som har vært gjort likevel vært mulig å hente viktig kunnskap med sentral betydning for ordningen:

- Det er krevende å få til strategiske vurderinger i tidlig fase fordi det stiller store krav til informasjon om alternative løsninger for transportutfordringene. Informasjon om kostnader og effekt av tiltak med en rimelig grad av sikkerhet i anslagene er oftest ikke tilgjengelig i en tidlig fase av planleggingen. For prosjekt som har kommet langt i planleggingen, men som likevel har KS1, har denne informasjonen vært tilgjengelig. Dette skyldes at en er i en implementeringsfase av systemet, men dette vil ikke være tilfelle når systemet er fullt implementert. For framtidige prosjekt vil dette være en stor utfordring. Det er imidlertid grunn til å vurdere om KVUene kan gjøres enklere, men det reelle beslutningsgrunnlaget må ikke svekkes så mye at det ikke blir tilstrekkelig for å gjøre strategiske valg.
- KS1-ordningen kan forenkle den påfølgende planleggingen etter plan- og bygningsloven.
- KS1-ordningen skal styre regjeringens grunnlag for reelle politiske prioriteringer. Ved at staten kommer tidlig inn i prosessen og ved at ulike alternative konsept skal vurderes opp mot hverandre, er målet og sikre at de beste utbyggingsløsningene ikke blir satt til side, men reelt vurdert før den konkrete planleggingen settes i gang. KS1 prosessen tilstreber en faglig tilnærming med rangering av alternativene i henhold til samfunnsøkonomisk lønnsomhet, hvor prissatte og ikke prissatte effekter skal medtas. I praksis er samspillet mellom fag og politikk som KS1-prosessen legger opp til krevende. KS1 har gitt nyttige faglige innspill til den politiske prosessen. Etatene har i sin planlegging normalt lagt til grunn både politiske mål hvor virkningen kan beregnes i samfunnsøkonomisk analyse og politiske mål/hensyn som ikke er prissatte. I tillegg vil det ofte være målkonflikter. Særlig gjelder dette en del miljømål, distriktpolitiske mål og framkommelighet for gående og syklende. Målene er gitt bl.a. gjennom regjeringens retningslinjer til NTP 2010-2019. Metodene som anvendes i KS1-sammenheng, med spissing inn mot noen få behov og mål, har ført til en tydelig dreining mot å vektlegge konklusjonene i samfunnsøkonomiske analyser sterkere og at de eksterne konsulenter velger ikke å anbefale videre

- planlegging på prosjekt som har negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er vanskelig å vurdere de samfunnsøkonomiske virkningene av alle virkemidler (for eksempel arealplanlegging) og å beregne alle effekter, selv om dette i prinsippet skal være ivaretatt i de samfunnsøkonomiske analysene. KS1 skal ikke foregripe de politiske avveiningene og prioriteringen som skal gjøres i NTP-prosessen, men tydeliggjøre valgmuligheter slik at regjeringen kan få et bedre beslutningsgrunnlag tidlig i planprosessen.
- For KS1 er det nødvendig å utvikle etterprøvbare mål og alternativanalyser som henger godt sammen med behovsanalysen. Transportsektoren skal oppfylle mange mål og hensyn samtidig. Dette krever simultan fastsetting av etterprøvbare mål og ambisjonsnivå for virkemidler, noe som er faglig svært krevende. Målstrukturen i framtidige KVUer må utvikles slik at den blir håndterbar også i praksis. Antall mål bør begrenses så langt det er hensiktsmessig.
- Beløpsgrensen på 500 mill. kr innebærer at også relativt små prosjekt utløser KS1. Dette kan være prosjekter som i liten grad reiser spørsmål om konseptuelle valg og der en KS1 i liten grad vil oppfylle formålet med ordningen. Kriteriene for når KS1 skal kreves, vil bli nærmere vurdert.
- KS1-systemet er ressurskrevende både for forvaltningen og gjennom kjøp av konsulenttjenester. Medregnet etatenes ressursbruk, er det beregnet at kostnadene ved KS1-ordningen hittil beløper seg til om lag 50 mill. kr for veg- og jernbanesektoren samlet.

For neste Nasjonal transportplan vil det på stamnettet være krav om KS1 for alle prosjekter over utløsende beløp. Hovedregelen er at det skal være gjennomført KS1 før prosjekt kan omtales i siste seksårsperiode av NTP. Det skal deretter gjennomføres planlegging i tråd med plan- og bygningsloven fram til kommune(del)plan som er kravet for at prosjekt kan prioriteres i første fireårsperiode. Som følge av forvaltningsreformen vil det ikke være krav om KS1 på dagens øvrige riksvegnett hvis det ikke legges opp til bompengefinansiering. Det vil være hensiktsmessige å utvide prosjektene/konseptene til å omfatte lengre strekningsvise investeringer og i større grad bypakker. Avgrensningene som gjøres må være hensiktsmessig i forhold til planleggingssystemet for øvrig.

Det er hensiktsmessig med en mer strekningsvis tilnærming, enn det som hovedsaklig har vært gjort i KS1ene til NTP 2010-2019. Streknin-

gene må være lange nok til at det dreier seg om reelle konseptuelle valg for å løse transportproblemet. Dersom det ikke er konseptuelle valg innenfor en strekning, selv om investeringsbehovet er stort, vil KS1 ikke være meningsfylt. Et eksempel kan være betydelig utbedring innenfor eksisterende trasé, dersom alternative traseer ikke er aktuelt. Slike investeringsvalg er først og fremst et spørsmål om prioritering i NTP-sammenheng.

Strekningene som har vært vurdert, har i mange tilfeller vært for korte til å drøfte strategiske valg. Samtidig vil for lange strekninger være u hensiktsmessig fordi problemstillingene blir for komplekse og valgmulighetene for mange. Strategiske valg er et upresist begrep og vil avhenge av hvilke transportutfordringer en snakker om. Dette vil påvirke hvilke avgrensninger som er hensiktsmessig bl.a. hvilke transportmidler og virkemidler som trekkes inn.

Det vil være lite hensiktsmessig og svært ressurskrevende at hver KS1 skal være en stamnettsutredning eller en korridoranalyse. Stamnettsutredningene kan ses på som et foreløpig og forenklet konseptvalg. KS1 vil utdype problemstillinger i stamnettsutredningene. De ulike utredningene må tilpasses hverandre slik at det blir et samspill. NTP-korridorer er for lange og vil omfatte for mange problemstillinger for en KS1. Å se på hele korridorer vil derfor være uhåndterbart. Å anvende KS1 på dette nivået kan også bli til hinder for nødvendig planlegging på korridor nivå. Prioritering mellom løsning av ulike transportpolitiske utfordringer innenfor en korridor er en del av prioriteringene i NTP. KS1-prosessen vil likevel være et viktig supplement til både stamnettsutredningene og korridoranalysene til NTP.

Det er ved KS1 generelt viktig at arealbrukssiden trekkes inn, og ikke minst gjelder dette i byområdene. I byområdene er det en sterk sammenheng mellom den langsiktige utviklingen i arealbruk og transportbehov. For å legge til rette for en helhetlig areal- og transportplanlegging er det ønskelig at den lokale planprosessen legges opp slik at den kan dra nytte av KS1-prosessen. KS1-prosessen vil være et godt redskap for å synliggjøre og ivareta jordvern hensyn gjennom overordnede konseptuelle valg.

I byområdene vil det gjennomgående være aktuelt å ha med i KVU/KS1 et alternativ med betydelig vekt på restriktiv virkemiddelbruk kombinert med gode løsninger for sykkel- og kollektivtrafikk. Dette kan for eksempel være knyttet til et opplegg med kjøprising, bruk av parkeringspoli-

tikk eller liknende. De mål og krav som formuleres i KVU/KS1, vil måtte omfatte og være i samsvar med overordnede transportpolitiske mål, bl.a. knyttet til miljø. Det er viktig at KVU/KS1, som del av beslutningsunderlaget, bidrar til å få synliggjort effektene av ulike alternativ/konsept.

Bypakkene er komplekse med tanke på virkemidler som bør trekkes inn og fordelingen av ansvar for virkemidlene mellom forvaltningsnivåene. Dette stiller store krav til samarbeid mellom alle berørte parter. Prosessene (plan- og bygningsloven, KS1/NTP, Framtidens byer) bør koordineres hensiktsmessig i tid. Det er viktig å finne hensiktsmessige måter å håndtere utfordringene på tvers av forvaltningsnivåer og transportmidler i tidlig fase. Porteføljestyling kan være et element som gir nødvendige justeringsmuligheter i pakke- ne over tid. Det vises til nærmere omtale i kapittel 9.6.2.

2.2.3 Hovedtrekk i etatenes planforslag

Etatenes planforslag ble lagt fram 17. januar 2008. Forslaget ble utarbeidet innenfor en årlig beregningsteknisk økonomisk planramme satt lik regjeringens forslag til budsjett for 2007 og med føringer som følge av forrige NTP og Stortingets behandling av denne, føringer som følger av nasjonalt og internasjonalt regelverk samt retningslinjer gitt av Samferdselsdepartementet og Fiskeri og kystdepartementet.

Effektive transporter er en forutsetning for velferd og økonomisk vekst. Det overordnede målet for transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. Dette krever et sammenhengende, kapasitetssterkt og robust nasjonalt transportnett for å redusere avstandskostnadene og øke påliteligheten i transportsystemet.

Jernbanenettet står foran et omfattende fornyelsesbehov, dersom det ikke skal oppstå feil og store konsekvenser for punktligheten. Innen de tildelte planrammene prioriterer derfor etatene en kraftig styrking av drift og vedlikehold framfor investeringer, uavhengig av nivå på rammen. Dette gir seg utslag i langt lavere investeringer for veg og bane. Både for veg og bane vris investeringene fra større prosjekt til mindre målrettede investeringstiltak. For jernbane innebærer dette bl.a. en satsing på programområdene, spesielt tiltak for godstransport. Sammen med de store investeringene gir dette en dobling av kapasiteten på gods-transport i planperioden. Å legge til rette for en

slik vekst i godstransport på bane vil kunne redusere veksten i godstransport på veg, men det vil fortsatt være vekst i godstransport på veg. I planforslaget foreslås det også en styrking av tilbudet for riksvegferjetjenesten.

Når det gjelder investeringer i jernbanenettet prioriteres kryssingsspor på strekningene Oslo–Stavanger, Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim. Utbyggingen av dobbeltspor i Osloområdet forsinkes kraftig i forhold til planene i NTP 2006-2015. Jernbaneverket prioriterer investeringer på strekningen Skien–Lillehammer for å kunne utnytte investeringene som er gjort på denne strekningen siden 1990-tallet. De intermodale godsterminalene får også økt kapasitet.

Innsatsen på vegsiden foreslås først og fremst rettet mot mindre utbedringer, trafikksikkerhets tiltak, kollektivtiltak, universell utforming, gang- og sykkelveg og hvileplasser for tungtrafikken. Disse tiltakene gir god måloppnåelse i forhold til kostnad. Prioriteringen innebærer at de økonomiske rammene for store prosjekter er lave. Midlene til store prosjekter foreslås først og fremst til å fullføre prosjekter som inngår i handlingsprogrammet for perioden 2006-2009. De nye prosjektene ligger i hovedsak utenfor de høytrafikkerte områdene.

På lufthavnene er det først og fremst terminalutvidelser og bygging av større sikkerhetsområder og etablering av nye lysanlegg som prioriteres.

I stamnettet til sjøs prioriteres økt satsing på sikkerhet og framkommelighet og med god tilknytning til infrastrukturen på land. Videre vektlegges det å styrke drift og fornying for å unngå forringelse av eksisterende infrastruktur.

Beløpene nedenfor er oppgitt i 2007-kr.

Verken Jernbaneverket eller Statens vegvesen prioriterer å sette av tilstrekkelig midler i planforslaget til at utredningsforutsetningene i Oslopakke 3 oppfylles. Utbygging av dobbeltspor Oslo-Ski er ikke prioritert innenfor rammen, som bl.a. medfører at driftsopplegget i Oslopakke 2 og 3 ikke kan gjennomføres fullt ut. Prosjektet er prioritert ved en rammeøkning på 20 pst av investeringsmidlene. På vegsiden er det lagt til grunn 3,7 mrd. kr statlige midler til investeringstiltak, mens i det lokale forslaget er forutsatt om lag 6 mrd. kr, som er en videreføring av nivået i NTP 2006-2015.

Statens vegvesen har lagt til grunn 16 mrd. kr i bompengefinansiering. Ved en økning i rammen på 20 pst er det forutsatt et bidrag på 38 mrd. kr fra bompenger. Statens vegvesen mener at det fulle potensialet for bompenger bør tas ut i trafikksterke områder der det er grunnlag for dette, slik

at det finnes statlige midler til prosjekter i distriktene som ikke kan finansieres med bompenger.

Forvaltningsreformen innebærer at øvrige riksveger og tilhørende ferjestrekninger overføres til fylkene fra 2010. Med utgangspunkt i dagens stamvegnett foreslo Statens vegvesen at 52 pst av midlene til drift og vedlikehold ute på vegnettet og 35 pst av investeringene overføres regionene via rammetilskuddet.

Etatens forslag til prioriteringer gir økt pålitelighet og kortere reisetider i og mellom regioner. Statens vegvesen har beregnet at forslaget til investeringstiltak i stamvegnettet vil redusere reisetidene mellom regionene med 5-10 minutter. Rushtidsforsinkelser på veg vil øke uten rushtidsavgift, mens punktligheten og regulariteten for lokaltog i rushtiden blir vesentlig forbedret. Framkommeligheten for gående og syklende vil bedres ved at det vil bygges eller tilrettelegges for om lag 500 km gang- og sykkelveger. Avstandskostnadene for tunge kjøretøyer på viktige ruter vil bli redusert med om lag 2 pst.

Statens vegvesen anbefaler at det settes som mål at antall drepte eller hardt skadde i trafikken skal reduseres med minst en tredel fram til 2020. Statens vegvesen mener at dette er et ambisiøst men realistisk mål. For å nå dette målet må trafikksikkerhetsinnsatsen trappes opp, både innenfor Statens vegvesens ansvarsområder og hos en rekke andre aktører.

For miljø nås ikke alle målene fullt ut. Etatens vurdering er at det først og fremst er teknologisk utvikling og virkemidler for å dempe veksten i biltrafikken som kan gi størst bidrag til reduserte klimagassutslipp fra transport. Klimautfordringene i transportsektoren løses derfor i liten grad ved bruk av sektorens investeringsmidler. Transportetatens prioriteringer vil i liten grad påvirke klimagassutslippene. Med kraftige tiltak og virkemidler utenfor transportetatens ansvarsområder, er det trolig mulig å nå målet om en reduksjon på 2,5-4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2020. Generelt økte transportkostnader vil imidlertid svekke norsk næringslivs konkurransevne.

Transportsystemet vil bli mer universelt utformet enn i dag, men det vil gjenstå mye. Det legges opp til en betydelig innsats på området.

2.2.4 Høringsuttalelser

Planforslaget fra transportetatene og Avinor AS ble i januar 2008 forelagt alle fylkeskommunene, de fire største bykommunene, og medlemmene av referansegruppen for arbeidet i etatene til uttalel-

se. I tillegg har det vært anledning for andre til å sende inn uttalelser.

Det er kommet inn om lag 200 uttalelser. Uttalelsene fra fylkeskommunene og de største byene er av særlig politisk interesse, da disse kommer fra folkevalgte organer på regionalt og lokalt nivå. De øvrige uttalelsene kommer fra transportutøvere innen ulike transportmidler, transportbrukere innen person- og godstransport, organisasjoner for bytransport og transport for funksjonshemmede, og organisasjoner for forhold som gjelder miljø, klima og naturvern mv. I tillegg har en del primærkommuner, lokale partilag og enkeltpersoner sendt inn uttalelser.

Det er lagt ned et omfattende arbeid med mange grundige og fyldige uttalelser, som gir synspunkter på transportpolitikken fra forskjellige vinkler. Uttalelsene danner et omfattende materiale, som har vært til stor nytte i departementenes arbeid med stortingsmeldingen.

2.2.4.1 Høringsuttalelser fra fylkeskommunene og de fire største byene

Høringsinstansene har gitt få merknader og kommentarer til målstrukturen og avveininger mellom hovedmålene. Klimautfordringene framheves av flere som helt overordnet i Nasjonal transportplan.

Det er et allment krav at de endelige rammene må bli høyere. Særlig begrunnes dette i den betydningen et godt transporttilbud har for næringsliv og regional utvikling. Det pekes av noen også på at etatene burde bli bedt om å si mer om sammenhengen mellom mål og rammer, og om sine faglige anbefalinger når det gjelder behov for økonomisk innsats.

Flere fylkeskommuner gir uttrykk for at deres andel av totalrammene burde vært større. Det er også naturlig nok motstridende interesser mellom fylkeskommuner med stor andel utkantdistrikter og de med tett befolkede områder. Førstnevnte er sterkt opptatt av bedre transporttilbud for å opprettholde bosetting og næringsvirksomhet, mens økt innsats for å løse kø- og miljøproblemer er viktig for byområdene.

De fleste ønsker prosjektfinansiering, i en eller annen form, for å få mer rasjonell framdrift og større forutsigbarhet for viktige prosjekter. Det er viktig å vinne erfaringer med OPS-opplegg. Noen anbefaler en ordning med et statlig infrastrukturfond, uavhengig av statsbudsjettet, og ser en del ulemper med tradisjonelle bompengeprogger, bl.a. høye kapitalkostnader.

Sterkere satsing på jernbanen får støtte i byområdene og i de fylkeskommunene som er mest berørt. De som omtaler høyhastighetsbaner, understreker at viktige prosjekter i eksisterende nett må prioriteres. Det legges her særlig vekt på at det er viktig å få realisert nytt dobbeltspor Oslo-Ski, og sammenknytning av Vestfold- og Sørlandsbanen. Jernbaneprosjekter blir av flere sett i sammenheng med prosjektfinansiering. Generelt har høringsinstansene en positiv holdning til at jernbane og sjøfart skal ta større andeler av transportene, og at det blir foretatt investeringer som gjør dette mulig.

Imidlertid er det vegsektoren som vies størst omtale i de fleste uttalelsene. Økt satsing på vedlikehold får bred støtte, men dette må ikke gå ut over nyinvesteringene. Det understrekes at alle landsdeler trenger et effektivt stamvegnett, men også at øvrige riksveger har stor betydning for næringsliv og bosetting i regionene.

De fleste kommenterer forvaltningsreformen. Her er de særlig opptatt av at øvrige riksveger må være i god stand før de omklassifiseres til fylkesveger, og at det må sikres midler som setter fylkeskommunene i stand til framtidig vedlikehold.

De fleste fylkeskommuner og byer omtaler investeringsbehov for enkeltprosjekter i sitt område. Herunder omtales også ferjeavløsnings- og rassikringsprosjekter. For detaljer om enkeltprosjekter vises det for øvrig til uttalelsene. Fra de viktigste ferjefyllkene understrekes det at ferjetilbudet må forbedres.

De nordnorske fylkeskommunene, særlig Finnmark, tar opp nordområdesatsingen. Finnmark fylkeskommune mener at det bør settes av 1,5 mrd. kr som ekstraordinære midler til infrastrukturtiltak innen 2014.

De fire store bykommunene er opptatt av statlige virkemidler for å styrke kollektivtrafikken. Her nevnes belønningsordningen, og langsiktige avtaler mellom statlig og lokal myndighet vedrørende helhetlig bruk av virkemidler. Byene legger også stor vekt på jernbanens rolle, for å gi bedre transporttilbud, avlaste vegnettet og bedre miljøet.

2.2.4.2 Høringsuttalelser fra organisasjoner og næringsliv

Det er gitt få synspunkter på målstrukturen i planforslaget. Norges Handikapforbund anbefaler imidlertid et etappemål for universell utforming som er langt mer konkret, målbart og ambisiøst enn det foreliggende.

Mange av instansene peker på at rammene er for små. Både Logistikk- og Transportindustriens Landsforening (LTL), Norges Lastebileierforbund (NLF) og Norges Automobil-Forbund (NAF), mener at fagetatene også burde få legge fram sine faglige vurderinger av hva som er nødvendige bevilgninger til transport, uavhengig av de gitte rammer. Det er en utbredt oppfatning at økt vedlikehold er nødvendig, men dette må ikke resultere i mindre til nyinvesteringer. Totalrammene må derfor økes betraktelig. Særlig framheves behovet for et bedre stamnett, for både veg og jernbane. Noen nevner spesielt kravene til hovedforbindelser som E6, E16, E18, E39 og rv 7/52. Bl.a. både LO og NHO understreker at et effektivt transportnett er avgjørende viktig for næringsliv og bosetting. LTL er generelt opptatt av næringslivets behov for effektive forsyningskjeder, og har satt opp et scenario for hvordan NTP kan bidra til å oppfylle en visjon for Norge i 2020. De peker på det store behovet for kryssingsspor og annen jernbanesatsing for godstransport, og foreslår videre en handlingsplan for vegtilknytning til de 15-20 største havnene.

Finansieringsformer opptar mange. Flere støtter tanken om et statlig fond til større utbygginger. Bompenger anses som et nødvendig onde, men bør ikke komme som erstatning for reduserte statsbevilgninger. OPS og forskjellige former for prosjektfinansiering anbefales. Dette kan gi bedre forutsigbarhet og mer rasjonell gjennomføring av prosjekter. Under prosjektfinansiering nevnes både muligheter for låneopptak og budsjettering av et prosjekt for flere år. LO understreker at finansieringsordningene må gi gode arbeidsforhold, og er generelt skeptisk til økt bruk av anbudsrunder, privatisering og konkurranseutsetting.

Kommunenes Sentralforbund går sterkt inn for at overføring av øvrige riksveger til kommunesektoren må følges opp med statlige bevilgninger til standardheving og vedlikeholdsetterslep. NLF går mot beslutningen om å overføre øvrige riksveger til fylkeskommunene, alternativt må det opprettes et statlig fond for det regionale vegnettet.

NHO anbefaler at man reetablerer ordningen med statlig kjøp av tjenester når det gjelder drift av regionale lufthavner. Dette synet deles for øvrig også av enkelte i kommunesektoren. Fra lufthavnene utenfor Avinor er det mottatt innspill fra Sandefjord lufthavn, Torp, og Skien lufthavn, Geiteryggen.

Flere organisasjoner mener avgifter og gebyrer som belastes sjøtransporten er for høye. Vide-

re er det flere som peker på viktigheten av god vegtilknytning til havnene for å overføre mer gods fra veg til sjø.

Organisasjoner og instanser som arbeider med trafiksikkerhet, miljøspørsmål, naturvern og transport for funksjonshemmede er særlig opptatt av sine områder.

NAF støtter økt satsing på trafiksikkerhet, og mener at en yngre bilpark ville bidra til dette. De peker ellers på at økte bevilgninger til politikontroller ikke kan styres av samferdselsmyndighetene. Trygg Trafikk peker bl.a. på behov for økt satsing på gang- og sykkelveger, midtdeler på flere vegeer, økt kontroll og dynamiske fartsgrenser avhengig av kjøreforholdene. NLF ønsker flere døgnhvileplasser for tungtrafikken.

Natur og Ungdom og Norges Naturvernforbund er negative til kapasitetsøkning i veg- og flyplass-systemet, og ønsker sterkere satsing på jernbanen. Statens forurensningstilsyn mener at tiltakene i NTP-forslaget ikke er tilstrekkelige til å nå de nasjonale miljømålene. Målene burde i større grad ha lagt premissene for planarbeidet. Også LO legger i sin uttalelse stor vekt på klimaspørsmål, og på lokalt miljø i byområder. NAF støtter økt satsing på kollektivtransport i byområder, men går mot bruk av negative virkemidler i transportpolitikken inntil vi har reelle alternativer til bilbruk.

Norges Handikapforbund er ikke tilfreds med ambisjonsnivået i etatenes forslag til NTP. Bl.a. understrekes det at transportetatene og Avinor har svært varierende omtale av innsatsen på målområdet universell utforming. Dette henger sammen med ulik ansvarsdeling innen de fire transportformene, og er til hinder for at NTP blir et godt styringsverktøy. Forbundet forutsetter at regjeringen i sin stortingsmelding oppjusterer innsatsen og gir klarere styringssignaler, slik at tilgjengeligheten kan forbedres i alle deler av transportsystemet.

2.3 Forvaltningsreformen

2.3.1 Hovedtrekk i reformen på samferdselsområdet

Forvaltningsreformen vil tre i kraft 1. januar 2010, samtidig som planperioden for denne meldingen innledes. Saken ble senest behandlet av Stortinget i forbindelse med framlegg av Ot.prp. nr. 10 (2008-2009) Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen), jf. også Innst. nr. S 30 (2008-2009).

Ansvar for det vesentligste av øvrig riksvegnett og øvrige riksvegferjer overføres fra staten til fylkeskommunene. Overføringen representerer en overføring av store økonomiske verdier og rammer til fylkeskommunene. Fylkeskommunene overtar dette vederlagsfritt. Overføringen stiller store krav til fylkeskommunenes forvaltning og oppfølging av sitt nye ansvarsområde. Fylkeskommunene overtar ansvaret for øvrig riksvegnett og øvrige riksvegferjer med den standard det har og med tilhørende rettigheter og plikter slik de er på overføringstidspunktet.

Det offentlige vegnettet er i dag tredelt og består av riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Riksvegnettet består av stamveger og øvrige riksveger. Forvaltningsreformen innebærer en ny klassifisering av vegnettet. Når forvaltningsreformen trer i kraft fra 2010 vil de riksvegene som overføres fylkeskommunene bli benevnt fylkesveger, i likhet med de vegene som er fylkesveger i dag. Det er ikke fylkesvegnett i Oslo. De riksvegene Oslo kommune får ansvaret for, skal benevnes kommunal veg. Stamvegnettet og den delen av øvrig riksvegnett som staten skal ha ansvaret for, skal benevnes riksveg. Omklassifiseringen er nærmere behandlet i punkt 2.3.2.

Den felles vegadministrasjonen for riks- og fylkesveger på regionalt nivå hører i dag inn under Vegdirektoratet i riksvegsaker, mens den hører inn under fylkeskommunen i fylkesvegsaker. Det gjøres ingen endringer i dette, og vegadministrasjonen vil bestå som i dag. Når det gjelder trafikant- og kjøretøyområdet vil dette fortsatt forbli statlig som del av Statens vegvesen, og gjeldende regelverk forutsettes videreført på dette området.

Forberedelsene til gjennomføringen av reformen krever betydelig arbeid. Det er mange store spørsmål som må avklares i forkant. Som det går fram av Ot.prp. nr. 10 (2008-2009) vil ikke dette arbeidet være ferdigstilt til framleggelsestidspunktet for denne meldingen. Arbeidet vil måtte være i en kontinuerlig prosess framover.

Samferdselsdepartementet vil våren 2009 legge fram en Ot.prp. om aktuelle lovendringer knyttet til forvaltningsreformen. Omfanget av de statlige føringene må balanseres mot hensynet til lokal handlefrihet. Samferdselsdepartementet vil måtte komme tilbake til Stortinget i flere omganger, når dette spørsmålet er nærmere utredet. Regjeringen vil i denne prosessen legge vekt på å ha en god dialog med fylkeskommunene og KS.

Finansieringen av øvrig riksvegnett som blir overført vil skje gjennom rammetilskuddet til fyl-

keskommunene, som bevilges over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett. Det skal vurderes nærmere om statens bevilgninger til øvrige riksvegferjer skal innlemmes i inntektssystemet eller om midlene skal øremerkes over Samferdselsdepartementets budsjett. For nærmere omtale vises til kapittel 6.

Det er viktig å få avklart en del forhold framover i forbindelse med gjennomføringen av reformen. Dette gjelder for eksempel definisjonen av Statens vegvesens sektoransvar på områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø- og sykkelpolitikk. Statens vegvesen må fortsatt ha en pådriver- og kompetanserolle på disse feltene, også knyttet til vegnettet som er overført. Av hensyn til trafikantene er det bl.a. viktig å ha en helhetlig tilnærming i vegpolitikken, uavhengig av hvilket forvaltningsnivå som er ansvarlig for vegnettet. Det er også viktig å få avklart hvordan styringssystem inklusiv budsjett, regnskap og rapportering gjøres mest mulig effektivt mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene.

Samarbeidet mellom forvaltningsnivåene i arbeidet med Nasjonal transportplan er omfattende. Med overføring av øvrig riksvegnett til fylkene øker behovet for samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene for å sikre en helhetlig utvikling på transportnettet. Det vil være naturlig at endringene i ansvarsfordelingen mellom forvaltningsnivåene i tilknytning til forvaltningsreformen får konsekvenser for innretningen av Nasjonal transportplan. Det er også viktig at statens erfaringer på transportplanlegging stilles til rådighet for fylkeskommunene, slik at de vil bli bedre i stand til å gjennomføre sine planprosesser på fylkesvegnettet. Felles vegadministrasjon for fylkesvegnettet og riksvegnettet vil bidra til kontinuitet i arbeidet. I det videre arbeid med opplegget for neste prosess med Nasjonal transportplan vil dialog med fylkene bli prioritert. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette.

2.3.2 Nærmere om overføring av øvrig riksvegnett til fylkeskommunene, i Oslo til kommunen

Stortinget har sluttet seg til at ansvaret for øvrig riksvegnett (øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband) i det vesentligste skal overføres til fylkeskommunene, og i Oslo til kommunen, fra iverksettelse av forvaltningsreformen, jf. St.meld. nr. 12 (2006-2007) Regionale fortrinn – regional framtid og Innst. S. nr. 166 (2006-2007). Dette riks-

vegnettet utgjør om lag 18 500 km av totalt om lag 27 000 km statlig vegnett.

Kommunal- og regionaldepartementets høringsnotat av 26.02.2008 *Forvaltningsreformen – forslag til oppgaver til det nye folkevalgte nivået* lå til grunn for Ot.prp. nr. 10 (2008-2009) Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen). I høringsnotatet ble det fastsatt kriterier for unntak fra hovedregelen om at øvrig riksvegnett skal overføres til fylkeskommunene og omklassifiseres til fylkesveger, og i Oslo omklassifiseres til kommunale veger.

Veger og ferjesamband på det øvrige riksvegnettet kan beholdes som riksveger etter forvaltningsreformen dersom de har en funksjon som: kobling til nasjonale knutepunkter, kobling til større byområder, interregionale veger som ikke er stamveg i dag eller er knyttet opp mot riksveger i nabolandene.

Med bakgrunn i nevnte føringer har forslag til omklassifisering av øvrig riksvegnett og opptak av kommunal og privat veg til riksveg vært på bred høring i regi av Statens vegvesen Vegdirektoratet. Etter høringer har Statens vegvesen utarbeidet et justert forslag til omklassifisering.

2.3.2.1 *Formelt grunnlag for gjennomføring av omklassifisering*

Omklassifiseringen som følge av forvaltningsreformen innebærer en vesentlig omfordeling av ansvaret for det offentlige vegnettet, og skiller seg vesentlig fra det mer løpende omklassifiseringsarbeidet knyttet til enkelte vegstrekninger. Disse enkeltsakene behandles etter vegloven §§ 3 og 7. I saker med lokal enighet, er myndigheten delegert til Vegdirektoratet.

Som lovgrunnlag for å gjennomføre omklassifiseringen av vegnettet, anses det mest hensiktsmessig med en overgangsbestemmelse i vegloven, knyttet til forvaltningsreformen. I en Ot.prp. om ny lov og lovendringer på samferdselsområdet som følge av gjennomføringen av forvaltningsreformen, og som vil bli fremmet i vårsesjonen, vil det derfor bli foreslått å ta inn en egen overgangsbestemmelse i vegloven om at departementet med samtykke fra Stortinget kan legge ned og ta opp riksveger uten at bestemmelsene i vegloven §§ 3 og 7 blir fulgt.

Klassifiseringssaken vil i tillegg bli fremmet for Stortinget for formell godkjenning.

2.3.2.2 *Veger og ferjesamband som fortsatt bør være statlige*

For å få et sammenhengende nasjonalt transportnett etter iverksettelse av forvaltningsreformen, bør riksvegnettet bestå av dagens stamvegnett, noen få strekninger av dagens øvrige riksvegnett og noen små strekninger av dagens fylkesveg, kommunal veg og privat veg.

Av de deler av riksvegnettet som ikke er klassifisert som stamveger i dag, foreslår Statens vegvesen at totalt *1 100 km veg* fortsatt skal være riksveger etter forvaltningsreformen. De resterende vegene blir omklassifisert til fylkesveger, i Oslo omklassifisert til kommunale veger. I tillegg foreslår Statens vegvesen å beholde *tre ferjesamband* som statlige.

Med bakgrunn i forannevnte kriterier for å beholde øvrig riksvegnett som statlig, er det gjort følgende vurderinger:

Kobling til nasjonale knutepunkt

De nasjonale knutepunktene som er foreslått i etatens forslag til Nasjonal transportplan har dannet grunnlaget for vurderingen av hvilke strekninger som fortsatt bør være riksveger for å sikre riksvegtilknytning til slike knutepunkt. Dette omfatter i all hovedsak nasjonale intermodale godsknutepunkt, men også til en viss grad knutepunkt for persontransport og enkelte ferjeterminaler som er viktige for godstransporten. På grunnlag av dette foreslår Statens vegvesen at til sammen 177 km beholdes som riksveg. Regjeringen slutter seg til dette.

Kobling til større byområder

Det er et mål å sikre at alle større byer skal ha direkte riksvegtilknytning for å binde større byområder til hverandre gjennom de nasjonale transportkorridorene. Større byer er her definert ut fra at kommuner med mer enn 20 000 innbyggere og med et stort tettsted kan regnes som en «større by». I likhet med forslaget fra Statens vegvesen foreslår regjeringen at Fredrikstad, Halden, Harstad, Horten, Moss, Skedsmo (Lillestrøm), samt Sotra og Sortland sikres riksvegtilknytning. Dette innebærer at 123 km beholdes som riksveg.

Interregionale veger som ikke er stamveg i dag

Som et utgangspunkt kan veger som i dag går gjennom minst tre fylker defineres å ha en interregional funksjon. Veger på øvrig riksvegnett som i dag faller innenfor denne definisjonen er:

- Rv 21 Svingenskogen (E6)–Skotterud (rv 2), 157 km.
- Rv 32 Island (E18)–Skien (rv 36), 40 km.
- Rv 41 Brunkeberg (E134)–Kjevik (E18), 173 km.
- Rv 42 Arendal (E18)–Eigersund (E39), 225 km.
- Rv 111/rv 22 Borg hamn–Skedsmovollen.
- Rv 33 Minnesund–Bjørge.
- Rv 19/rv 306 E6 i Østfold–E18 i Vestfold.
- Rv 92 Karasjok–Kryss rv 93.

Det er også veger som går gjennom flere fylker, der deler av vegen er stamveg, og slik har en interregional funksjon. Strekninger på disse vegene som ikke er stamveg er i dag:

- Rv 7 Bu–Gol.
- Rv 13 Sandnes–Jøsendal og Voss–Moskog.
- Rv 35 Hof–Hokksund.

Statens vegvesen går inn for at følgende veger fortsatt skal være riksveger; rv 111/rv 22, rv 19/rv 306, rv 92, rv 7 Bu–Gol, rv 13 Sandnes–Røldal (inkludert ferjesambandene Lauvik–Oanes og Hjelmeland–Nesvik) og rv 163 Østre Aker veg. I tillegg foreslås at Ring 1 i Oslo bør opprettholdes som riksveg, blant annet fordi vegen har stor betydning for den interregionale trafikken. Det er i all hovedsak tatt hensyn til innspill fra fylkeskommunene, spesielt knyttet til rv 7 og rv 13. I alt foreslår Statens vegvesen at 587 km øvrige riksveger beholdes som riksveg etter reformen.

I tillegg til forslaget fra Statens vegvesen, foreslår regjeringen at rv 41 Brunkeberg–Kjevik og rv 827 Sommerset–Sætran (inkludert ferjesambandet Drag–Kjøpsvik) fortsatt skal være statlige med bakgrunn i kriteriet interregional funksjon.

Øvrige riksveger som er knyttet opp mot riksveger i nabolandene

Grunnlaget for dette kriteriet er et ønske om å sikre at de utenlandsforbindelsene som har en viktig nasjonal betydning, fortsatt skal være statlige.

Statens vegvesen foreslår at følgende vegforbindelser blir riksveger; rv 200 Kongsvinger–riks-

grensen, rv 25 over Trysil, rv 77 i Junkerdalen og rv 893 ved Neiden i Finnmark. Dette innebærer at 174 km beholdes som riksveger. Regjeringen foreslår i tillegg at rv 73 Krutfjellet bør inngå.

Ferjesamband

I utgangspunktet skal de øvrige riksvegferjesambandene som er en del av det øvrige riksvegnettet overføres til fylkeskommunene. Det er likevel noen øvrige riksvegferjesamband som knytter sammen to stamveger. Disse er sambandene Bodø–Moskenes (mellom rv 80 og E10) og Bognes–Lødingen (mellom E6 og E10). Statens vegvesen mener sambandene bør være statlige, blant annet på grunn av at sambandene er viktige for næringslivstransporten i området.

I tillegg foreslår Statens vegvesen at sambandet Moss–Horten fortsatt skal være riksveg, blant annet på bakgrunn av sambandets betydning for person- og næringslivstransport mellom Vestfold/Telemark og Østfold og videre mot Sverige.

Regjeringen foreslår i tillegg at ferjesambandene Lauvik–Oanes, Hjelmeland–Nesvik, Drag–Kjøpsvik og hele sambandet Bodø–Røst–Værøy–Moskenes forblir statlige. Sambandet Drag–Kjøpsvik er en del av rv 827.

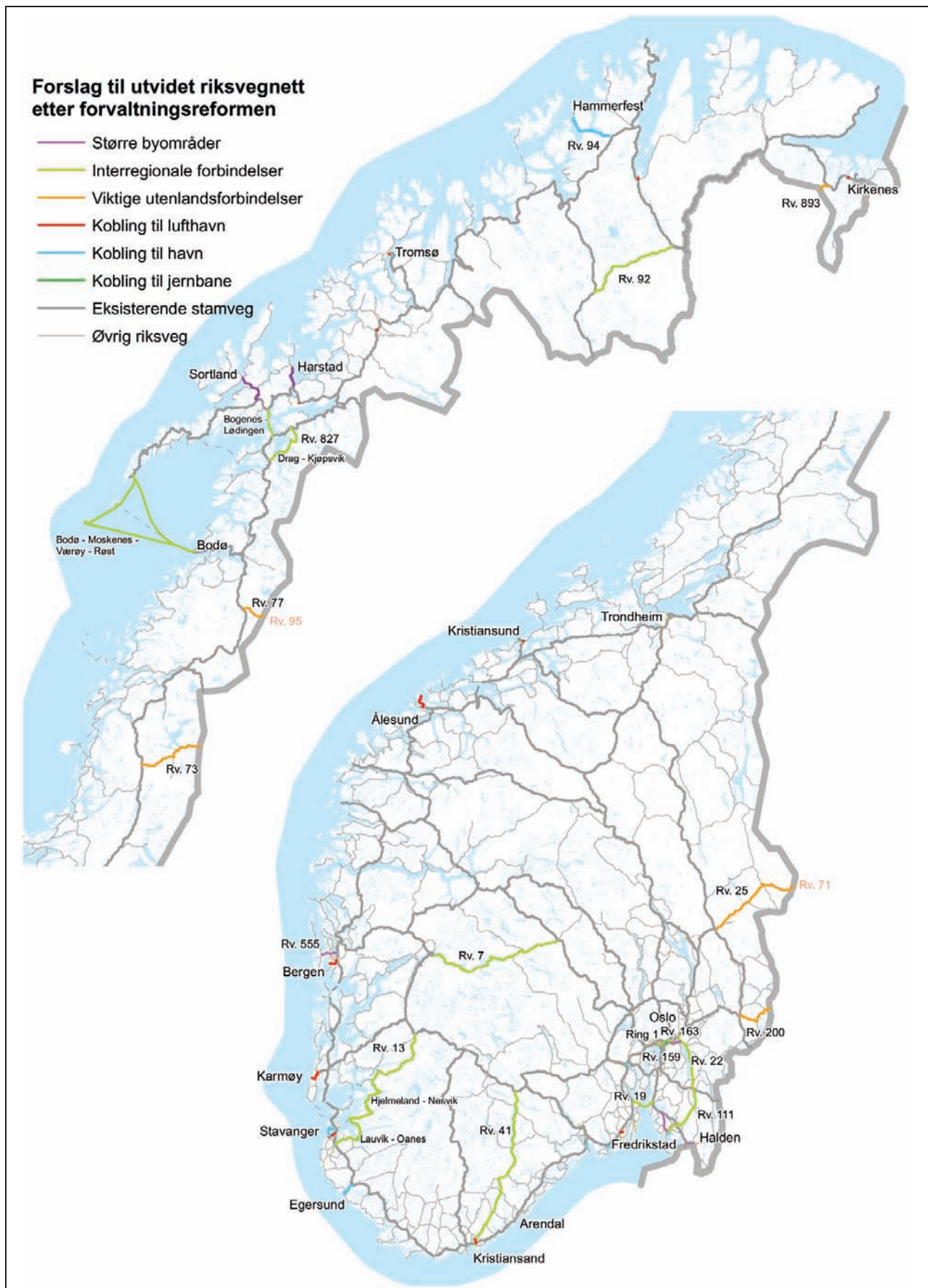
Regjeringens samlede forslag

Med regjeringens forslag vil totalt 1 350 km av det øvrige riksvegnettet og seks ferjesamband fremdeles være statlige etter 01.01.2010. I tillegg til forslaget fra Statens vegvesen er dette som nevnt foran rv 41 Brunkeberg–Kjevik, rv 73 Krutfjellet, rv 827 Sommerset–Sætran samt ferjesambandene Lauvik–Oanes, Hjelmeland–Nesvik, Drag–Kjøpsvik og hele sambandet Bodø–Røst–Værøy–Moskenes. I tillegg legger regjeringen til grunn at havnene Moss, Måløy, Harstad, Honningsvåg og Alta defineres som stamnettshavner, og at disse gis riksvegtilknytning.

Hvilke deler av det totale øvrig riksvegnett, inkludert øvrige riksvegferjesamband, som etter regjeringens mening fortsatt bør være statlige, framgår av liste og kart jf. figur 2.1.

Tabell 2.1 Regjeringens samlede forslag til strekninger/ferjesamband på øvrig riksvegnett som fortsatt skal være riksveg

| Kriterier | Lengde (km) | Kommentarer |
|------------------------|-------------|---|
| Kobling til knutepunkt | 177 | Riksveg til alle godsknutepunkt og nasjonale lufthavner som i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 er foreslått som nasjonale knutepunkt, samt til Oslo Sentralstasjon og Oslo bussterminal. Det legges også opp til riksvegtilknytning til havnene Moss, Måløy, Harstad, Honningsvåg og Alta. |
| Kobling til byområde | 123 | Riksveg til Fredrikstad, Halden, Harstad, Lillestrøm, Sortland, Sotra, Moss og Horten (som i dag ikke har stamveg). |
| Interregionale veger | 796 | Følgende øvrige riksveger blir riksveg: rv 7 Bu–Gol, rv 13 Sandnes–Røldal, rv 120/22/111 Skedsmovollen– org havn, rv 19/rv 306 Moss–Horten, rv 41 Brunkeborg–Kjevik, rv 827 Sommerset–Sætran, rv 92 mellom Karasjok og kryss med rv 93, rv 162 Ring 1 i Oslo, rv 163 Østre Aker vei mellom E6 og rv 150 ved Økern i Oslo. |
| Utenlandssamband | 243 | Følgende mellomriksveger som i dag er øvrig riksveg blir riksveg: rv 200 Kongsvinger–riks grensa, rv 25 over Trysil, rv 73 Krutfjellet, rv 77 i Junkerdalen, rv 893 ved Neiden i Finnmark. |
| Ferjesamband | | Følgende ferjesamband som i dag er øvrig riksveg blir riksvegsamband: Bodø–Røst–Værøy–Moskenes, Bognes–Lødingen, Drag–Kjøpsvik, Moss–Horten, Lauvik–Oanes, Hjelmeland–Nesvik. |



Figur 2.1 Kart over forslag til utvidet riksvegstrekning etter forvaltningsreformen

3 Kunnskapsgrunnlag og transportforskning

3.1 Innledning – kilder til kunnskap

Regjeringen vil bidra til å utvikle et best mulig kunnskapsgrunnlag for utvikling av transportsektoren og transportpolitikken. Kunnskapsgrunnlaget omfatter forskning og utvikling både i regi av Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, transportetatene, Avinor og andre. Forskning gir oss kunnskap om positive og negative virkninger av transport for næringsliv og regional utvikling, generelle samfunnsmessige virkninger, ulykker, helse, natur og kulturmiljø. Relevant statistikk er et grunnlag for både FoU, politikktutvikling og offentlig og privat planlegging.

Det finnes flere eksempler på at forskning rettet inn mot å løse eller redusere konkrete problem har stor betydning. Forskning rettet mot økt trafikksikkerhet på veg er ett eksempel, jf. kapittel 11. Tilsvarende forskning rettet inn mot miljøproblemer, jf. kapittel 12. Begge eksemplene viser også at det trengs god og relevant statistikk som ett grunnlag for analyse og utforming av effektive og kostnadseffektive virkemidler.

Det er flere steder i meldingen vist til konkrete FoU-prosjekter som bakgrunn for framstillingen og politikken som presenteres. I dette kapitlet blir det gitt en oversikt over hovedtrekkene i Samferdselsdepartementets forskningspolitikk.

Kunnskapsgrunnlaget er likevel langt mer omfattende enn det som kan karakteriseres som FoU og statistikk. Prosessen rundt Nasjonal transportplan er i seg selv en kilde til kunnskap. Dialogforum (jf. kapittel 2 og 7) og prosessen med høring av etatenes planforslag er eksempler på dette. Det skjer også kompetanseoppbygging gjennom daglig og løpende drift og utvikling i transportetater og Avinor.

3.2 Et forskningsbasert kunnskapsgrunnlag

Fagdepartementene har et sektoransvar for forskning på sitt område, og har dermed et overordnet ansvar for at det finnes kompetansemiljøer og

at det foregår en langsiktig kunnskapsutvikling i transportsektoren.

En grunnleggende del av kunnskapsgrunnlaget, og en forutsetning for mye annen FoU-virksomhet er relevant statistikk av god kvalitet. Statistisk sentralbyrå (SSB) har ansvar for innsamling og bearbeiding av offentlig statistikk. Enkelte prosjekter som gjennomføres av SSB finansieres av Samferdselsdepartementet. Ett eksempel på dette er arbeidet med den første nasjonale varestrømsanalysen, som startet i 2008. Varestrømsanalysen har en parallell innen persontransport – de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU). Nasjonale RVU har blitt gjennomført siden 1984, den siste i 2005. De siste undersøkelsene har blitt gjennomført hvert fjerde år, og arbeidet med RVU 2009 er i gang i samarbeid mellom Samferdselsdepartementet, transportetatene og Avinor. Andre større prosjekter blir også gjennomført i samarbeid mellom transportetatene, Avinor og Samferdselsdepartementet. Dette gjelder prosjekter som angår alle transportsektorene og innebærer samarbeid om finansiering og styring. Fordelen med en slik organisering er at man får utnyttet felles kompetanse, styrket eierskapet til resultatene, samt delt på kostnadene ved slike store prosjekter. Et slikt prosjekt som pågår er den nye verdsettingsstudien. Dette prosjektet skal gi nye enhetspriser for virkninger hvor det ikke finnes brukbare markedspriser. Eksempler er tidsbruk, ulykker og støy.

Transportetatene og Avinor AS gjennomfører også forsknings- og utviklingsarbeid i egen regi. Omfanget og innretningen varierer og avspeiler at etatene/Avinor er av ulik størrelse og har ulike ansvarsområder. Statens vegvesen er klart størst, også når det gjelder FoU-innsatsen. Store FoU-prosjekter over flere år kalles Etatsprosjekter og for tiden pågår det 10 slike med en samlet budsjetttramme på ca. 20–40 mill. kr per år. Disse spenner vidt fra «Høyrisikogrupper i vegtrafikken» til «Moderne vegtunneler». Ellers er utredningsinnsatsen fra etatene og Avinor nært knyttet opp mot sektorens behov og i stor grad rettet inn mot analyser av konkrete prosjekter. Kystverket arbeider med å videreutvikle statistikk- og datagrunnlaget.

Departementer og transportetater har utviklet og brukt transportmodeller som verktøy i overordnet transportplanlegging. En rekke analyser av transportpolitiske tiltak, ikke bare infrastrukturbygging kan gjennomføres med transportmodellene. Tiltak utenfor Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet ansvarsområder, som avgiftspolitikken kan også analyseres. Bruk av transportmodellene i transportprognoser er nærmere omtalt i kapittel 4.3.

Det legges stor vekt på internasjonalt samarbeid. Det ligger i sakens natur at transportforskning må ha et internasjonalt tilsnitt. Det er også viktig å unngå duplisering av forskning samt å få tilgang til andre sterke fagmiljøer og dermed heve kvaliteten. Et mer samlet og koordinert samarbeid kan favne bredere og utnytte spisskompetanse som flere parter vil dra nytte av. Samferdselsdepartementet vil fremme internasjonalt forskningssamarbeid bl.a. gjennom EUs rammeprogrammer for forskning, herunder ERA NET ordningen, som kopleer nasjonale forskningsprogrammer sammen.

De viktigste forskningsprogrammene for transportforskning er:

- Framtidens rene energisystemer (RENERGI), skal bidra til å redusere klimaskadelige utslipp fra transport, utvikler kunnskap om alternative drivstoff, særlig hydrogen og 2. generasjon biodrivstoff.
- Næringslivets transport og ITS (SMARTTRANS), skal utvikle smarte og miljøvennlige løsninger for næringslivets transport, dreier seg mye om logistikk-løsninger.
- Risiko og sikkerhet i transportsektoren (RISIT), utvikler kunnskap om risiko og sikkerhet i transportsektoren, bl.a. risikoforståelse og håndtering av risiko.
- Program for overordnet transportforskning (POT) er et mindre forskningsprogram som Samferdselsdepartementet har hatt siden 2001. Hovedvekten er lagt på prosjekter som styrker kunnskapsgrunnlaget for Nasjonal transportplan. Programmet er derfor rettet mot overordnede transportpolitiske problemstillinger. Programmet har hatt fire utlysingsrunder. En ny runde er nylig gjennomført. Temaer som nå studeres er regional utvikling, virkemidler for reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren og demografi. Prosjektene skal ferdigstilles i løpet av 2009.
- Maroff-programmet går i regi av Norges forskningsråd og skal bidra til innovasjon og verdiskapning i de maritime næringene. Regjerin-

gen har utpekt miljø, krevende miljøvennlige maritime operasjoner og avansert logistikk som satsingsområder. Programmet får om lag 120 mill. kr i 2009, i hovedsak over budsjettet til Nærings- og handelsdepartementet.

3.3 Kunnskapsbehov

Våren 2005 la Samferdselsdepartementet fram en forskningsstrategi for tele- og transportforskning for perioden 2006–2009 for å møte kunnskapsbehovene i sektoren. Strategien tok bl.a. utgangspunkt i hovedmålene i NTP 2006–2015.

Departementet vil revidere forskningsstrategien i løpet av 2009. Samferdselsdepartementet vil i dette arbeidet legge opp til en bred prosess som involverer forskningsmiljøene, næringslivet og myndigheter.

Noen sentrale tema som peker seg allerede ut:

Klimaendringene og miljøproblemer er en formidabel utfordring. Regjeringen har som mål å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren med mellom 2,5 og 4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2020, sammenliknet med det som hadde vært tilfelle uten tiltak. Utslippene i sektoren må ytterligere kraftig ned i det langsiktige arbeidet for å gjøre Norge til et lavutslippssamfunn. Det må legges til rette for å redusere transportbehovet, flere må reise kollektivt, energibruken per kjøretøy må reduseres og det må utvikles mer miljøvennlige energibærere. En hovedoppgave vil være å utvikle bedre kunnskap om hvilke tiltak som best bidrar til å redusere utslippene og hvordan man kan bidra til å fremme de prosessene som gjør at tiltakene kan settes i verk.

Sikkerhet i transportsektoren har vært et område med omfattende forskningsinnsats over mange år. Gjennom en systematisk kunnskapsutvikling og en målrettet innsats basert på denne innsatsen er Norge blant de land som har færrest drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Departementet vil i løpet av 2009 i samråd med bl.a. Forskningsrådet og transportetatene finne ut hvordan kunnskapsbasen om sikkerhet kan videreutvikles. Et element vil være å undersøke oppdagelsesrisikoen på vegene (fart, rus, manglende bilbelte m.m.). Det vil også arbeides med å tilrettelegge for utvikling av kunnskap på tvers av transportformene. Utvikling av analyseverktøy for å identifisere hvilke tiltak som mest effektivt bidrar til å redusere faren for, og omfanget av uhell er viktig, også for å unngå kostbare tiltak med begrenset effekt.

Næringslivets transportbehov er et viktig utgangspunkt for transportpolitikken. Regjeringen ønsker derfor å styrke kunnskapene om volum og varestrømmer. Det er store avstander og spredt befolkning i Norge sammenliknet med andre land. Verdiskapning skjer i hele landet. Det trengs derfor kunnskap om varestrømmer og om hvordan forholdene kan legges til rette for mer effektive og forutsigbare transporter. Kunnskapsutviklingen om næringslivets transporter må også legge vekt på å finne fram til mer miljøvennlige transportløsninger. Dette innebærer blant annet satsing på kunnskap om både løsninger og tiltak for å fremme sjø- og jernbanetransporter. Tiltak for å styrke kombinerte transporter er viktig for å få til en økt bruk av sjø- og jernbanetransport.

Sammenhengende og tilgjengelig transporttilbud er viktig for å gi alle innbyggere mulighet til å delta i samfunnet på likest mulig vilkår. Stadig fle-

re får tilgang til egen bil. Også på andre måter opplever de fleste borgere en stadig forbedring av sin mobilitet. Personer som ikke har tilgang til egen bil og som har særskilte utfordringer som nedsatt funksjonsdyktighet vil ikke automatisk få tilsvarende forbedring i mobiliteten. I store deler av Distrikts-Norge opplever folk økende mobilitetsutfordringer fordi det tradisjonelle kollektivtilbudet mange steder bygges ned etter hvert som stadig flere bruker egen bil. Regjeringen er opptatt av å styrke kunnskapsgrunnlaget om hvordan alle innbyggere på en god måte kan sikres en grunnleggende mobilitet ved at det finnes et mest mulig sammenhengende og tilgjengelig utformet offentlig transporttilbud over hele landet. Arbeidet med universell utforming av transportsystemet og utviklingen av fleksible og samordnende transporttilbud i distriktene vies særlig oppmerksomhet.

4 Utviklingstrekk, drivkrefter og framskrivinger

4.1 Hovedtrekk ved utviklingen av transportomfanget

For å utforme transportpolitikken må utgangspunktet være et best mulig bilde av de drivkrefter som ligger bak transporttettersspørselen og hvordan denne kan ventes å utvikle seg i årene framover.

Historisk har det vært en stor økning i transportomfanget både for gods- og persontransport. De siste årene har det særlig vært en stor vekst i godstransport.

Figur 4.1 til 4.4 viser den historiske utviklingen i absolutte og relative tall for person- og godstransport innenlands fra 1985. For persontransport inngår ferjer i sjø, bane inkluderer tog, trikk og T-bane, veg inkluderer personbil, buss, drosje og motorsykkel. Det framgår av figurene

at vegtransport dominerer innen persontransport, mens veg- og sjøtransport sammen tar den største delen av godstransportmarkedet. For å få klarere fram utviklingstrekk er det også vist relativ vekst hvor alle transportformene er normert til 100 i 1985.

Luftfarten har hatt den største relative økningen i perioden for persontransport, mens de andre transportformene har hatt en mer lik utvikling i relative tall. På grunn av vegtransportens dominerende stilling i utgangspunktet er likevel den absolutte økningen størst for vegtransport. I godstransporten har vegtransport hatt en svært stor relativ vekst med en økning på 2,5 ganger i denne perioden. Dette er transportarbeid (tonnkm), målt i antall kjøretøykm utgjør likevel godstransporten bare om lag 13 pst av totalomfanget av trafikkarbeidet på veg.

Boks 4.1 Statistiske definisjoner

Mål for transportomfang:

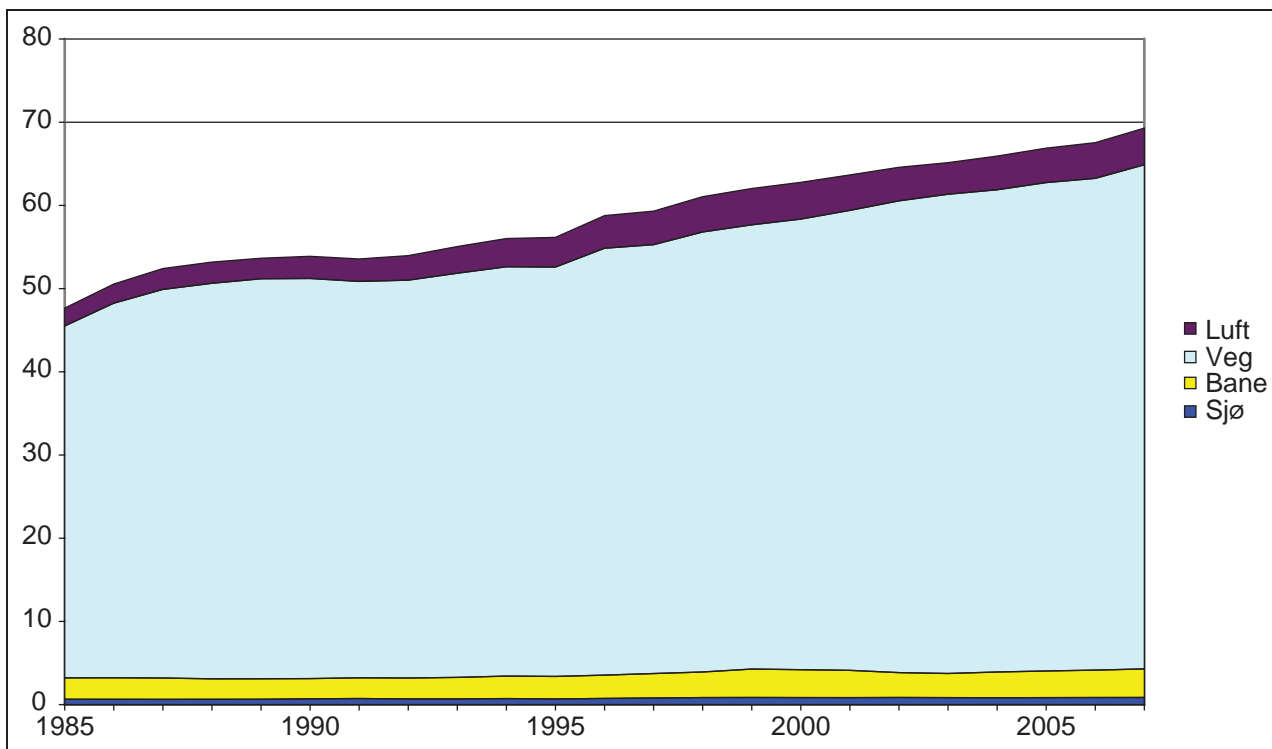
- Transportarbeid måles i personkilometer eller tonnkilometer for henholdsvis person og godstransport. Transportarbeidet er det mest brukte målet for omfanget av person og godstransport.
- Trafikkarbeid måles i kjøretøykilometer og er relevant mål bare for vegtrafikk. Trafikkarbeid måler omfanget av vegtrafikken.

Geografisk avgrensing:

- Innenlands transport referer til transport fra et sted i Norge til et annet sted i Norge.
- Transport på norsk område omfatter innenlands transport pluss den delen av transport til og fra utlandet som foregår på norsk område.
- Norge og norsk område omfatter fastlandsnorge pluss norsk territorialfarvann.

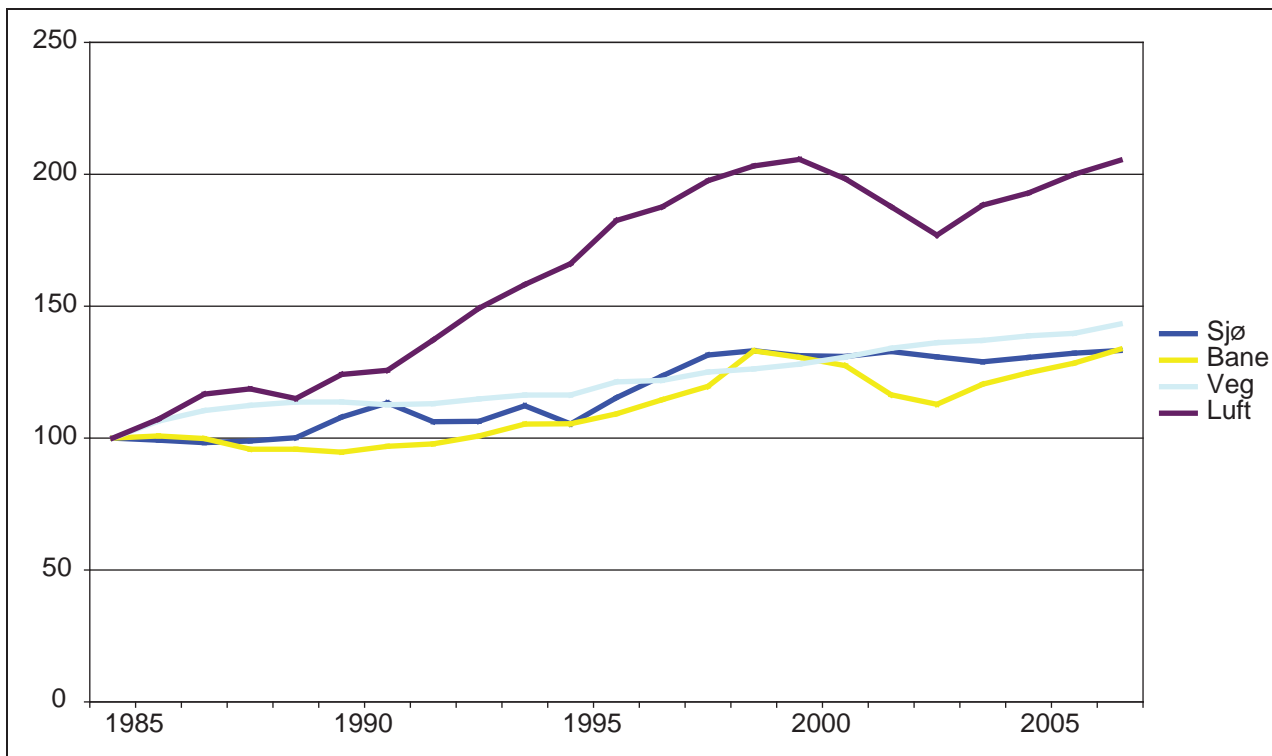
Godstyper:

- Bulkgoods er varer i uemballert form (våt- eller tørrbulk).
- Stykkgoods er fellesbetegnelse på alt gods unntatt Partigods.
- Partigods er større partier som transporteres til en og samme mottaker uten terminalbehandling.
- Samlast er sammenstilling av gods fra forskjellige enheter til en enhet som igjen sendes til forskjellige mottakere på annet sted.



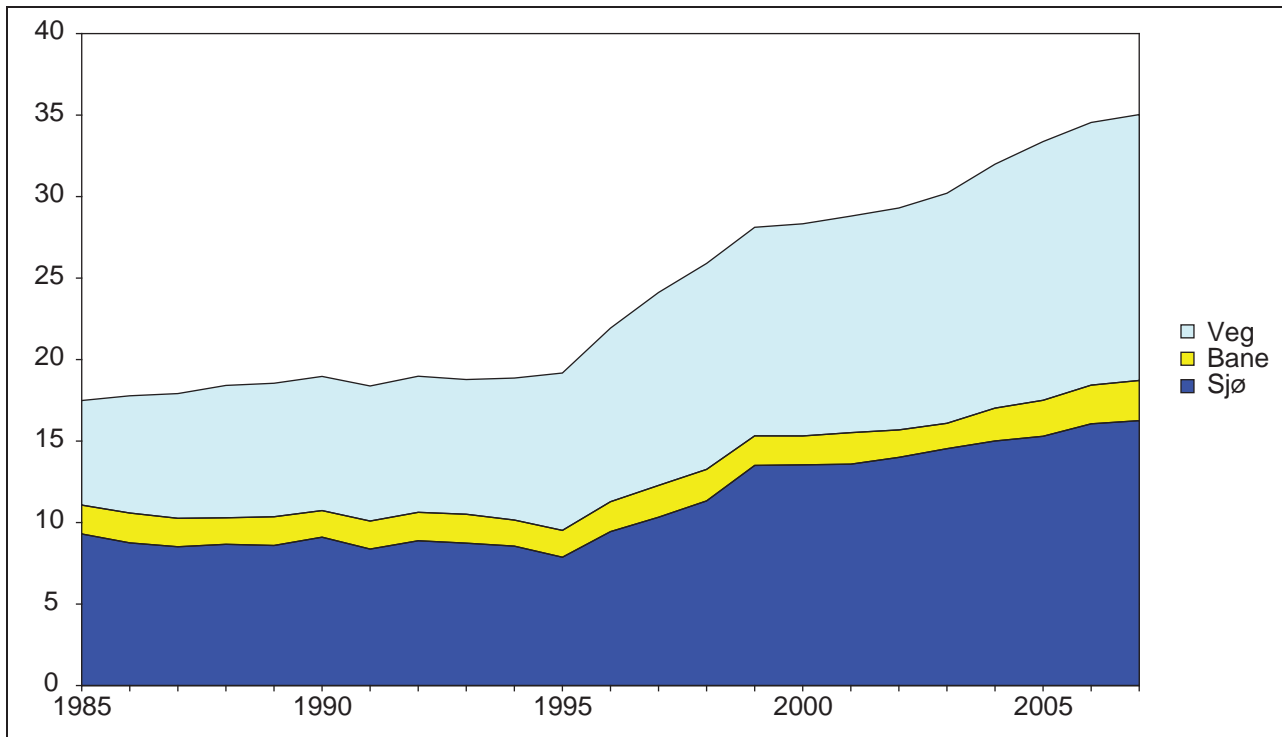
Figur 4.1 Historisk utvikling persontransportarbeid 1985–2007, mrd. personkilometer innenlands.

Kilde: TØI.



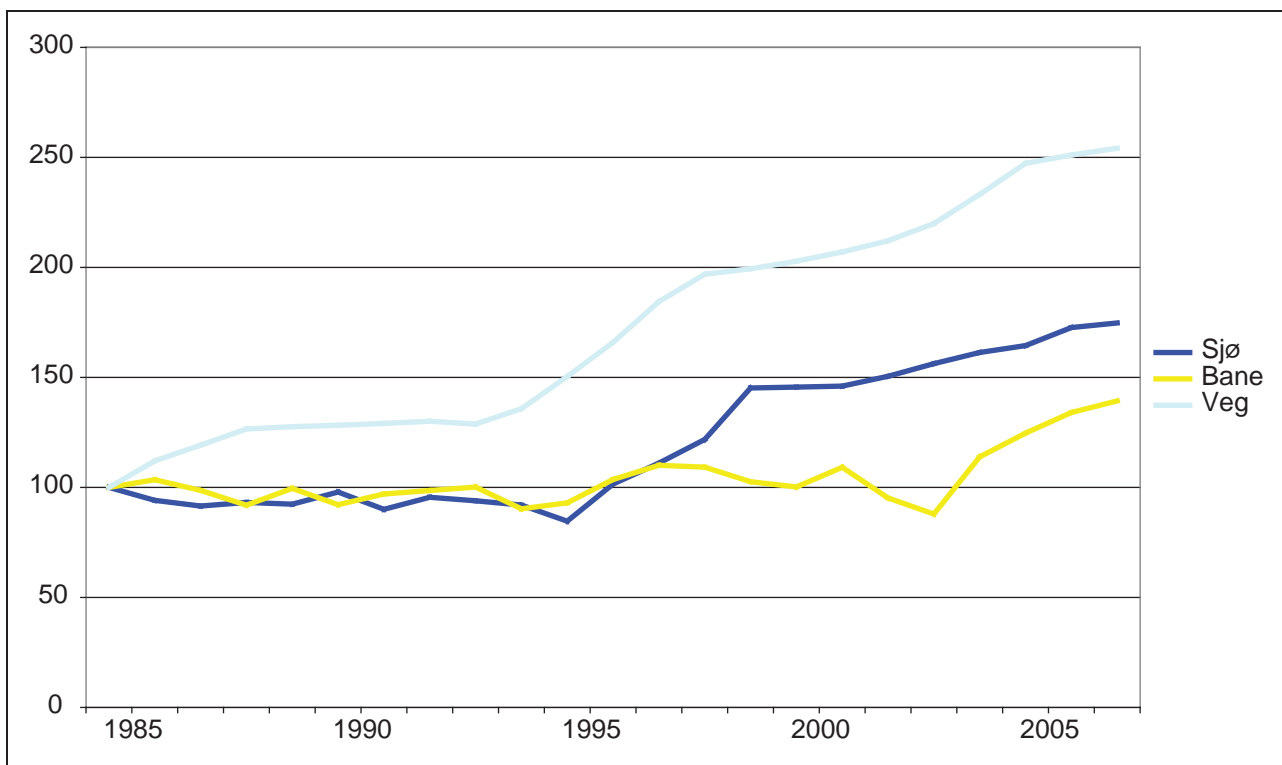
Figur 4.2 Persontransportarbeid innenlands – relativ utvikling på transportmidler 1985–2007. Indeks normert til 100 i 1985.

Kilde: TØI.



Figur 4.3 Historisk utvikling godstransportarbeid 1985–2007, mrd. tonnkilometer innenlands.

Kilde: TØI.



Figur 4.4 Godstransportarbeid innenlands – relativ utvikling på transportmidler 1985–2007. Indeks normert til 100 i 1985.

Kilde: TØI.

4.2 Drivkrefter bak utviklingen

4.2.1 Internasjonalt

Verden har vært inne i en global høykonjunktur og stadig tettere økonomiske integrasjon over landegrensene. Globaliseringsprosessen skiller seg ut ved at flere land utenom de tradisjonelle industrilandene har tatt del, og at det har vært en stor økonomisk vekst, særlig i disse landene. Kina, India og andre lands innlemming i verdensmarkedet har i følge IMF firedoblet den globale arbeidsstyrken i løpet av de siste tjue årene. Teknologisk utvikling og det tilhørende fallet i transport- og kommunikasjonskostnader har også bidratt til økt internasjonalt samkvem. Samtidig har teknologisk framgang og utbyggingen av internett redusert kostnadene knyttet til både informasjonsprosessering og informasjonsoverføring betydelig. Dette har gjort internasjonale transaksjoner og internasjonal handel betraktelig enklere og billigere. Bedrifter har derfor i økende grad internasjonalisert sin produksjon av varer og tjenester. Ulike land kan spesialisere seg innen ulike deler av et produksjonsforløp og i mindre grad fokusere på å produsere bestemte typer ferdigvarer.

Den internasjonale utviklingen medfører endrede rammebetingelser for norsk økonomi. Hovedtrenden har vært en økning i inntekt og levestandard, men nedbygging av arbeidsintensiv industri – om lag som for andre industriland. Utviklingen i relative priser internasjonalt har imidlertid vært klart gunstigere for Norge enn for mange andre industrialiserte land, fordi vi er nettoeksportør av varer der etterspørselen har økt betydelig.

I siste del av 2008 kom en kraftig internasjonal økonomisk tilbakegang som i betydelig grad øker usikkerheten knyttet til utviklingen i de nærmeste årene. Dette er ikke avspeilet i prognosene for transportutvikling i kapittel 4.4.2. Disse prognosene må vurderes som en mulig langsiktig utvikling, hvor konjunktursvingninger er jevnet ut.

Omfanget og rutene for internasjonal gods-transport har vært bestemt av endringer i internasjonal handel. Asia og særlig Kina står for en økende del av vareproduksjonen, noe som fører til økning av lange transporter med skip. Samtidig har det skjedd endringer i logistikk og lagerhold. En utvikling over de siste tiårene, hvor mottakerne av gods er avhengig av å få levert mindre mengder av gods til bestemte tidspunkt er blitt karakterisert som lager på vegen eller «just in time». Det har også skjedd en sentralisering av lager og

en økning i forsendelser mellom bedrifter. Producentene møter økte krav til effektivitet og lavere priser. Produktspekteret blir stadig større og bedriftene spesialisere seg og tilbyr mange differensierte produkter. Produksjonen er i hovedsak etterspørselsstyrt, noe som fører til økte krav til leveringspålidelighet. Innkjøp og leverandørstyring blir mer og mer strukturert og organisert, og det er økende fokus på salg framfor lagerhold. Antall terminaler og engroslager er redusert og kapitalkostnader som tidligere var bundet i lager er overført til økt gjennomsnittlig transportdistanse og høyere transportkostnader. Næringslivets godstransporter har utviklet seg mot hyppigere, men mindre forsendelser, samtidig som transportdistansene har økt for alle transportformer. Varehandelen endres i retning av nordiske og europeiske kjeder, med distribusjon fra sentrallagre utenfor Norge. Med utvidelsen av EU østover er det tegn som tyder på at attraktive lokaliseringer for europeiske sentrallagre flytter seg østover.

Persontransport – internasjonale flyreiser - næringslivets persontransporter

Internasjonale personreiser er i stor grad ferie/fritidsreiser eller næringsliv/forvaltnings tjenestereiser. Lengre reiser enn til nabolandene er nesten utelukkende flyreiser. Et næringsliv som har spesialisert kompetanse og konkurrerer i et globalt marked er avhengig av gode forbindelser til leverandører, kunder og FoU-miljøer. Utvikling av ikke-standardiserte produkter og prosesser krever mer samhandling ansikt til ansikt enn ved en mer standardisert produksjon. Utvikling av IKT-løsninger som videokonferanser synes ikke å redusere behovet for personlige møter, og det er grunn til å tro at dette vil vedvare. Det var likevel bare 14 pst av utenlandsreisene i 2005 som skjedde i forbindelse med arbeid.

Private reiser/ferie og fritid

Veksten i utenlandsreiser har vært størst for ferie- og fritidsreiser, men relativt størst vekst har vært for det som i den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU 2005) kalles «private ærender». Dette er i hovedsak reiser knyttet til innkjøp og er reiser stort sett med bil, buss og båt til Sverige og Danmark.

Ferie-/fritidsreiser er følsomme for utviklingen av priser og disponibel inntekt. Dette gjelder særlig flyreiser, hvor kostnadene har sunket betraktelig de siste ti årene samtidig med en økning i dis-

ponibel inntekt. For de relativt korte utenlandsreisene knyttet til innkjøp er omfanget i stor grad bestemt av utvikling i relative priser på en del varegrupper mellom Norge og Sverige/Danmark.

4.2.2 Nasjonalt

Godstransport drives av profesjonelle aktører enten det er egentransport eller samlastere. For enkelte varegrupper er transportrute og transportmiddel i stor grad gitt. Slik er det i liten grad med persontransport. Formålene med en personreise og valgmulighetene kan være mange. Privat biltransport er også utbredt. Det er altså et mer kompleks bilde, men samtidig har vi bedre data enn for godstransport.

For persontransport er de nasjonale reisevaneundersøkelsene en viktig, god og detaljert datakilde. Inntil det blir gjennomført en varestrømsundersøkelse må godsstrømmer beskrives på annen og mindre presis måte. Samferdselsdepartementet har i 2008 satt i gang arbeid med en varestrømsanalyse.

Godstransport

De største godsmengdene målt i tonn som transporteres både innenriks og i tilknytning til Norges utenrikshandel er bulkvarer. Disse belaster i mindre grad vegnettet fordi det i stor grad er lokale transporter eller produkter som fraktes med skip eller jernbane der det er mulig. Det er imidlertid transport av høyverdi stykk gods som i første rekke har bidratt til den høye veksten i innenriks transportarbeid.

Veg- og sjøtransport har over lengre tid hatt omtrent samme andel av godstransportarbeidet (ca. 47 pst hver), mens jernbanen utfører 6-7 pst av godstransportarbeidet. I innenlands transport har jernbanen hatt en relativt sett meget sterk vekst i volumene (tonn), men målt i tonnkm vokser imidlertid transportarbeidet vesentlig mer på veg og sjø.

Godstransporten til sjøs, på jernbane og med lastebil har helt ulik sammensetning. Mens det meste av transporten med godsbiler skjer over korte avstander, tar skip og tog seg av gods som skal fraktes langt. Mens den gjennomsnittlige transportlengde for jernbanen og sjøtransporten i 2006 var henholdsvis 339 og 446 km, var tilsvarende tall for godsbilene 64 km. Mye av vegtransporten er knyttet til lokal distribusjon og bygg- og anleggstrafikk. Her finnes det ingen alternativer til vegtransport.

Det er særlig transporter mellom landsdelene som bidrar til veksten i transportarbeidet. Det har for eksempel vært en årlig vekst på rundt 10 pst i godsmengder mellom Østlandet og henholdsvis Sørlandet, Vestlandet, Trøndelag og Nordland de siste 10-15 årene. Dette har bidratt til stor økning både i vegtransport og jernbanetransport, mens sjøtransporten i mindre grad har tatt del i denne veksten. Det er imidlertid en skjevhet i retningsbalansen; langt mer gods fraktes ut fra Østlandet til resten av landet enn omvendt. Dette gjelder også lastebiltransporten. Retningsubalansen skyldes blant annet at Oslo-området er innfallsporten for største delen av importvarer som skal distribueres videre utover i landet. Veksten i de lange transportene er et viktig grunnlag for sammenhengende utbygging av veger og jernbane i korridorer (se kapittel 10).

Sjøtransport dominerer både importen og eksporten; 83 pst av all godstransport til/fra Fastlands-Norge foregår med skip, 14 pst med lastebil, mens resterende 3 pst fraktes med fly eller jernbane.

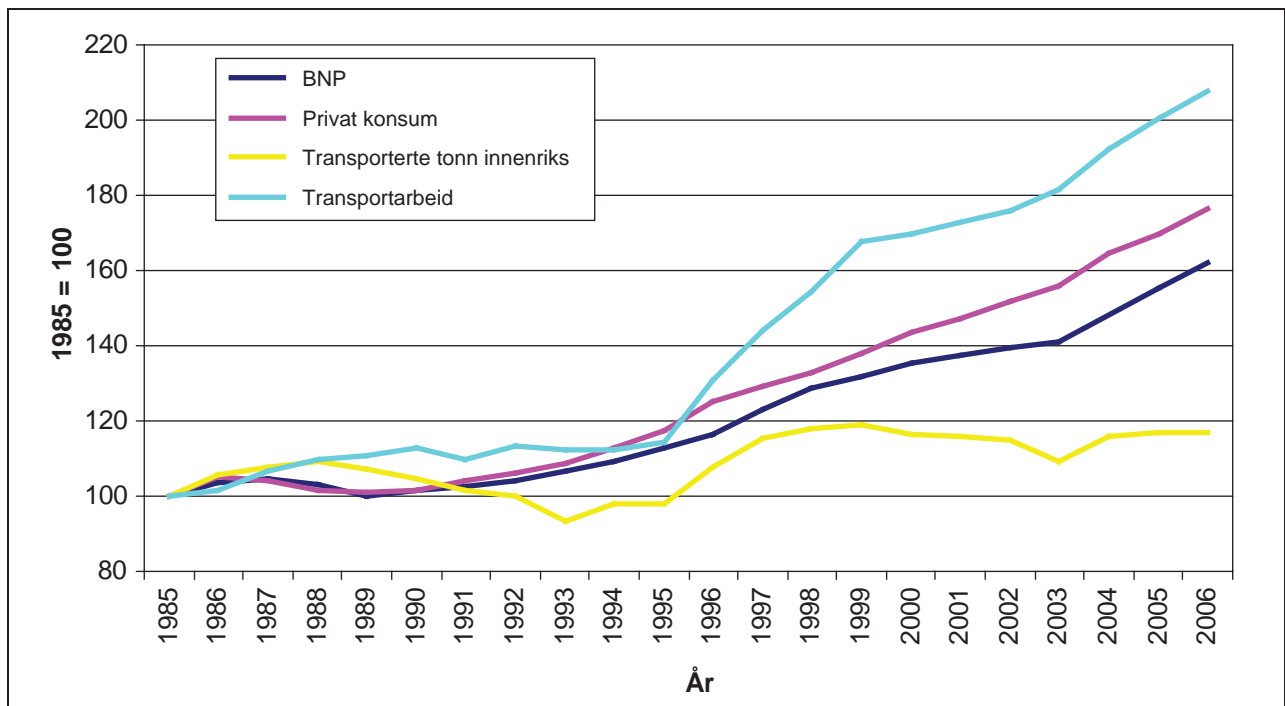
I et konkurranseflateperspektiv er det viktig å merke seg følgende trekk ved godstransportene til og fra Norge (*TØI-rapport 970/2008 Globaliseringsens effekt på transportmiddel- og korridorvalg til og fra Norge*):

- Retningsbalansen i godsstrømmene er en viktig faktor knyttet til overføringspotensialet til intermodale transporter. Det er dårlig retningsbalanse for sjøtransport både for import og eksport. Dette skyldes at importen landes på Østlandet og eksporten (blant annet petroleumsprodukter) sjøveis i stor grad går ut fra Vestlandet.
- I dag er situasjonen slik at det importeres mer stykk gods til Norge enn det eksporteres. Vegtransport av høyverdi importgods øker raskest. I 2007 var gjennomsnittlig vareverdi i importen kr 12 500 per tonn, mens den i eksporten var under det halve (kr 5 300 per tonn).
- Forskjellene i gjennomsnittlige enhetsverdier (vareverdi i kr per tonn transportert) er store transportmidlene i mellom. Dette betyr at transportmidlene henvender seg til ulike vareslag ut fra varenes krav til transportkvalitet og evne til å bære transportkostnader. Eksempelvis er den gjennomsnittlige enhetsverdien i vegtransporten til/fra Norge nesten 5 ganger så høy som for skip generelt, mens enhetsverdien i vegtransporten er 2,5 gang så høy som i jernbanetransporten.

- Forskjellene er vesentlig mindre mellom containerskip og lastebil i importen (17 000 kr/tonn respektive 25 500 kr/tonn), mens enhetsverdien ved eksport med containerskip var høyere enn ved vegtransport (kr 18 300 per tonn respektive 16 700 per tonn). Her er det åpenbare konkurranseflater.
- Råvarer, kjemikalier og massevarer (sand, grus, stein, mineraler og malmer) utgjør meget store volumer, særlig i eksporten, og fraktes i hovedsak med skip i hele transportkjeden så sant lokaliseringen ligger til rette for dette.
- I vegtransporten øker importen mer enn eksporten og fører til ledig kapasitet ut av landet. Dette bidrar til lavere priser på utgående lastebiltransport. Mens det i 1999 ble transportert 37 pst flere tonn inn til Norge på veg, økte denne ubalansen til 64 pst i 2006. Hele 60 pst av de godsmengder som passerer norsk grense med lastebil skal til eller kommer fra Sverige.
- Transporterte tonn i enhetslast (summen av containere og trailere) over Oslo havn utgjør mindre enn halvparten av transportmengdene over Svinesund. Trafikken over Svinesund økte med snaut 4 pst mellom 2000 og 2006, mens det var liten vekst i enhetslasttrafikken over Oslo havn fordi trailer-andelen ble redusert. Både over Svinesund og Oslo havn er godsmengdene større i importen enn eksporten.
- Flyfrakt utgjør en forsvinnende liten andel av de samlede transportmengdene i tonn, men nesten 10 pst av import/eksport i verdi. På grunn av meget høye tids- og andre kvalitetskrav er fly eneste transportalternativ for eksporten av fersk fisk til oversjøiske markeder. Derimot fraktes frossen fisk til utlandet i stor grad med skip.

Oppsummert er det er relativt begrensede konkurranseflater mellom transportmidlene. Derfor legger regjeringen stor vekt på effektivitet innen de enkelte transportformene og på å bruke transportpolitiske virkemidler som treffer der de skal.

I hele den perioden som er vist i figur 4.5 har det vært en særlig høy samvariasjon mellom transportarbeid, BNP, privat konsum og import og eksport målt i verdi. Transportarbeidet økte mest i perioden 1995–1999, med en årlig vekst på om lag 10 pst. Denne perioden må regnes som en omstillingsperiode, hvor sentralisering av produksjon og lager har bidratt til en vesentlig økning i transportdistanse. Som omtalt i kapittel 4.2.1 har det på europeisk nivå vært en tendens til sentralisering av lager til ett europeisk sentrallager. Det har også vært en tendens til at dette lageret flyttes østover. Dette er trolig en forklaring på at en økende andel av importgodset krysser grensen til Norge over land. Det får konsekvenser for trans-



Figur 4.5 Volumutvikling i hhv. BNP, privat konsum, transporterte tonn innenriks og innenriks transportarbeid 1985 – 2006. Eks. råolje og gass.

Kilde: TØI-rapport 907/2007

portmiddelfordelingen. Høyverdivarer blir i størst grad transportert på veg. Samlet fører dette til en forskyvning av godstransport fra sjø til veg og i noen grad til bane. Det er likevel tegn til at trenden mot sentralisering til ett europeisk sentrallager er i ferd med å snu. Økende trengsel på veg og bane kan forklare dette. For mange varegrupper er pålitelighet med hensyn til leveringstidspunkt svært viktig, noe som blir forsterket av endringene i logistikken. Det er altså ikke bare et spørsmål om tilgjengelig kapasitet og kostnad.

Persontransport

I de nasjonale reisevaneundersøkelsene skilles det mellom daglige og lange reiser. De daglige reisenes formål er delt opp i Arbeid, Skole, Tjeneste, Handle/service, Følge/omsorg, Fritid, Besøk og restkategorien Annet. Tilsvarende finnes en oppdeling av lange reiser. Reisene kan gjennomføres med ulike transportmidler, inkludert gange og sykkel. Valg av transportmiddel vil bl.a. avhenge av tilgang til transportressurser. Om man har, eller har tilgang til, førerkort, bil, kollektivtransport og andre transportressurser vil det gi valgmulighetene som er til rådighet. Inntekt, kostnader/priser og andre forhold som parkeringsmuligheter, tidsbegrensninger, kø/komfort vil også ha betydning for de valg av reiser og transportmiddel som blir tatt. Dette gir et bilde av personreiser som ytterligere kompliseres ved at særlig daglige reiser kan være sammensatte reisekjeder hvor flere formål kombineres.

I tillegg til de mer personlige forholdene som ligger bak utviklingen av persontransport er også samfunnsmessige endringer viktige drivkrefter. Sosiale endringer knyttet til arbeidsdeltaking, organisering av arbeidslivet (inkludert bruk av IKT) får betydning både for arbeidstiden og fritiden, og dermed for transportbruken. Endringer i arealbruk og utviklingen av by/tettstedstrukturen legger også ytre rammer for transportbruk knyttet til arbeid og fritid. I de større byene vil vekst og utflytting av arbeidsplasser fra sentrale områder mot utkanten få betydning for reiseruter og transportmiddelvalg. Sentrum av byene har en kombinasjon av god kollektivtilgang med parkeringsrestriksjoner. Det er i randsonene til storbyene det kjøres mest bil og en utflytting av arbeidsplasser fra sentrum forsterker denne tendensen. Disse områdene mangler de mindre tettstedenes nærhet mellom bolig, arbeidsplasser og andre tilbud og har heller ikke storbyenes kollektivtilbud og parkeringsbegrensninger. Kollektivtilbudet er i

stor grad tilrettelagt for ut/inn transport fra sentrum og i mindre grad mellom bolig – arbeidsplasser i utkanten av byene. Utflytting av handel og servicevirksomheter til bilbaserte kjøpesentre kan forsterke økningen i bilbruk, men er likevel ikke entydig pga. den store konsentrasjonen av tilbud på ett sted.

Til tross for forbedringer av kollektivtransporttilbudet har ikke andelen daglige reiser med kollektivtransport forandret seg fra 1992 til 2005 i byområder sett under ett. Forskning på effekter av offentlige satsinger på kollektivtransport har vist at uten et forbedret tilbud ville det vært en nedgang i bruken av kollektivtransport. Dette skyldes viktige faktorer som påvirker folks reise-mønster, som økning i førerkortandel og i bilholdet. Satsinger har med andre ord bidratt til å opprettholde kollektivandelen.

Fra 2005 til 2006 er det registrert en økning på 11 mill. passasjerer med buss, bane og båt. Dette svarer til en økning på 2,6 pst. Økningen var størst for bane – i hovedsak bytransport, bare 1 mill. av 6 mill. nye passasjerer med bane er med jernbane, og da med lokaltog. Hele økningen i passasjertallet for buss skjedde i byområder. Oslo og Grenland hadde spesielt stor vekst, men det var stort sett jevn økning i andre byområder. Båt hadde en svak reduksjon i antall passasjerer.

Arealbruk og utviklingen av bo- og arbeidsmarkedsregioner er en viktig premisse for utviklingen av transportbehovet og transportmiddelfordelingen. Dette gjelder både for storbyregioner og regionale senter. Samtidig er det en betydelig treghet og binding i arealbruken. Det er vanskelig og kostbart å gjøre om på allerede etablert infrastruktur.

Høyere inntektsnivå og mer fritid øker andelen av befolkningen som har egen feriebolig og antallet kortvarige fritidsreiser. Dette er med på å skape kapasitetsproblemer særlig på enkelte vegger i forbindelse med helgene. Utfartstrafikken gir i slike tilfeller et behov for å dimensjonere vegenettet som er større enn det behovet ellers i uka skulle tilsi.

4.3 ITS

Elektroniske systemer for transport- og logistikkstyring gjør at det er mulig å ha kontroll på forsendelser med et betydelig krav til leverings-sikkerhet. Dette har også stor betydning for potensialet for kombinerte transporter (vegtransport kombinert med skip eller jernbane).

ITS er betegnelsen som brukes om systemer og tjenester hvor informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) anvendes i transportmiddel eller nettverk som frakter personer eller gods. I forhold til et tradisjonelt transportsystem vil et framtidig IKT-basert transportsystem gi en rekke spesielle og nye utfordringer. Flere av disse utfordringene er komplekse og vil ha store konsekvenser for den framtidige samfunnsmodellen. I dette ligger utfordringer knyttet til forhold som personvern, IT-sikkerhet, risiko, organisering, eierskap til informasjon og nyttiggjøring av den, konkurranseforhold mellom aktører, lovverk og vår deltakelse i det internasjonale samfunn. Disse forholdene er sentrale i Samferdselsdepartementets strategi for bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi i transportsektoren. Denne strategien vil bli revidert i 2009, bl.a. på bakgrunn av denne melding.

Ved å investere i ITS kan man på relativt kort sikt oppnå løsninger som gir trafikanter, transportører og myndigheter et bedre beslutningsgrunnlag og dermed bedre utnyttelse av ressursene. Det er viktig å legge til rette for ITS som et supplement til den fysiske infrastrukturen. Det krever politisk styring og offentlig-privat samarbeid.

Den teknologiske utviklingen vil fortsette i minst samme tempo som i dag. Det er også trolig at det høye velstandsnivået i Norge vil bestå. Samtidig er det i økende grad politisk vilje til å sette inn nødvendige tiltak mot de ulempene som økt transport medfører for samfunnet og det globale klimaet. Til sammen vil dette bety større etterspørsel etter nye, teknologiske løsninger på alle samfunnsområder. Man kan se en utvikling mot kontinuerlig høykapasitets tilkøpling til digitale nettverk for alle, overalt, for alle typer formål og til enhver tid. Transportområdet vil i stor grad bli preget av dette.

Forenklet sett er ITS-teknologi sammensatt på en måte som gjør at en del tjenester krever utvikling av flere løsningsområder til ett nivå, før løsninger kan integreres og dekke de mer overordnede behov på en hensiktsmessig måte. Første trinn i utviklingen vil være å etablere standarder for kommunikasjon og prosesser for deretter å utvikle en grunnleggende infrastruktur. I neste trinn vil det utvikles tjenester basert på toveis kommunikasjon på prioriterte og/eller sterkt etterspurte områder. I siste trinn vil det gradvis kunne utvikles transportsystem med gjennomgripende integrasjon, som kan styres og brukes på helt andre måter enn dagens transportsystemer.

ITS bidrar til detaljert datainnsamling. Det gir høyere kvalitet på grunnlagsdata, og gir derved sikrere framtidig planlegging. Hensynet til personvern og eierskapet til data må likevel avklares. Personvern hensyn er nærmere omtalt i kapittel 14.

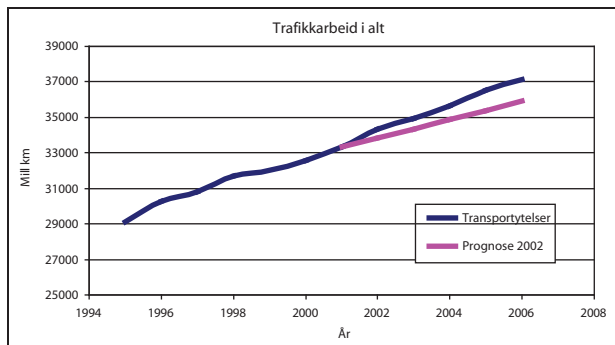
For at kombinasjon av ulike transportformer skal stå fram som et gunstig alternativ til vegtransport både for gods og person kreves det blant annet at transportene kan gjennomføres med stor grad av forutsigbarhet. Anvendelse av informasjonssystemer og betalingssystemer i et multimodalt samvirke gir økt forutsigbarhet både i person- og godstransport. Det bidrar til å styrke attraktivitet for kollektivtransport og tilrettelegger for overføring av gods fra veg til sjø og bane, blant annet gjennom økt bruk av kombinerte transportter. Dette får betydning for omfanget av godstransporter og for transportmiddelfordelingen.

4.4 Forventet utvikling i planperioden

Det er krevende å skissere en utvikling langt fram i tid. For Nasjonal transportplan er det andre utfordringer i tillegg til det generelle problemet – å forutsi en framtidig utvikling med en akseptabel treffsikkerhet på lengre sikt. Et av formålene er å påvirke og endre en utvikling ved en politikktutforming som balanserer ulike hensyn, inkludert at man legger til grunn en realistisk utvikling av drivkrefter. Kravet er altså å forutsi en utvikling samtidig som man ønsker å påvirke utviklingen. Dette er ett av dilemmaene ved bruk av prognoser i denne sammenhengen. Det har også ved tidligere NTP-meldinger blitt laget grunnprognoser basert på at gjeldende transportpolitikk videreføres. Dette innebærer også at ingen nye prosjekter, bare vedtatte prosjekter blir lagt inn i datagrunnlaget for prognosene. Grunnprognoser er ikke uttrykk for mål for utviklingen, men en beregnet langsiktig mulig utviklings- eller referansebane.

4.4.1 Forventet utvikling – drivkrefter

Transportbehovet er avledet av et behov for å transportere personer og gods fra ett sted til et annet. Det er drivkreftene som ligger bak transportbehovet og hvordan de kan tenkes å utvikle seg som er tema her. Samtidig vil et transportbehov møte en rekke muligheter og begrensninger, inkludert tilgjengelighet, tidsbruk, kapasitet og kostnader. Rammevilkår for transportutviklingen er nærmere omtalt i kapittel 7.

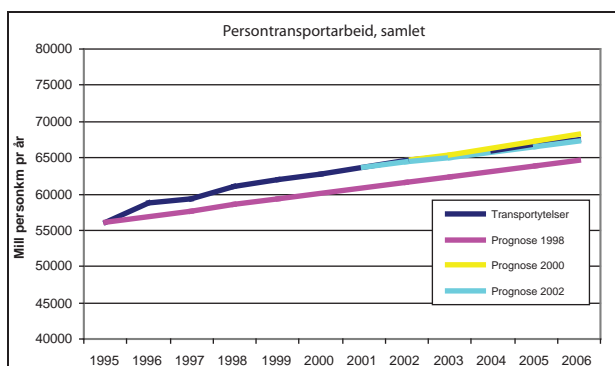


Figur 4.6 Sammenlikning av prognose for utvikling i trafikkarbeid i alt med statistikk. Mill. km. Vegtransport.

Kilde: TØI rapport 922/2007.

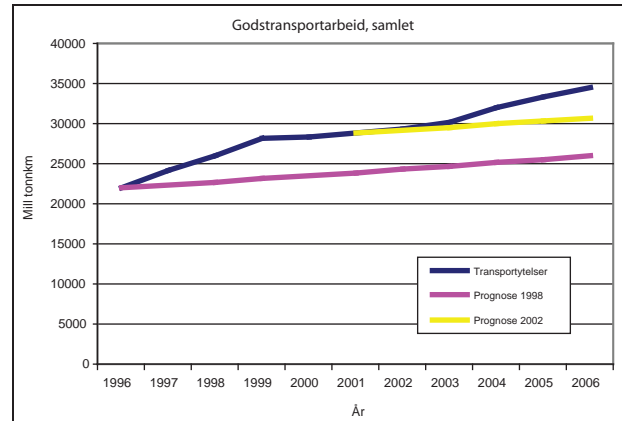
Den teknologiske utviklingen og økt satsing på intelligente transportsystemer (ITS) vil i årene framover trolig bidra til store endringer i transportsektoren. Med tilretteleggelse for bruk av de teknologiske mulighetene, kan ITS gi et vesentlig bidrag til å nå transportpolitiske mål. Teknologiske løsninger kan bidra til bedre utnyttelse av eksisterende transportinfrastruktur. Samtidig kan ITS-løsninger bidra til bedre måloppfyllelse for framkommelighet, sikkerhet, miljø og universell utforming.

Endring av logistikken mot en «just in time» struktur er i hovedsak gjennomført. Det er usikkerhet knyttet til utviklingen av lager (sentrallager og lokalisering), men også til organiseringen av logistikkjedene. Disse avhenger av utviklingen av internasjonale handelskjeder og internasjonale transportører og samlastere. Norske transportører er kjøpt opp av utenlandske selskaper. Dette kan få følger for transportavviklingen



Figur 4.7 Faktisk og beregnet vekst i persontransportarbeid i perioden 1995-2006. Sum alle transportmidler (ekskl. gang/syssel) Mill. personkm per år.

Kilde: TØI-rapport 922/2007.



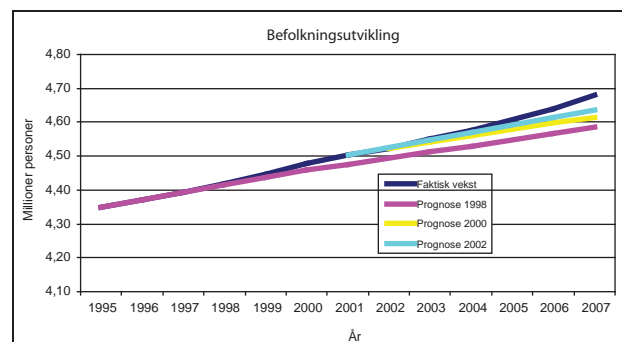
Figur 4.8 Faktisk og beregnet vekst i godstransportarbeid i perioden 1995-2006. Sum alle transportmidler. Mill. tonnkm.

Kilde: TØI rapport 922/2007.

og valg av transportmiddel og transportruter. Det kan bli mindre grad av frihet ved valg av transportopplegg i de enkelte ledd i kjeden. Ved organisering av lange transporter og distribusjon stilles det store krav til effektivitet og punktlighet. En politikk som tar sikte på å påvirke utviklingen av blant annet transportmiddelvalg må ta hensyn til dette.

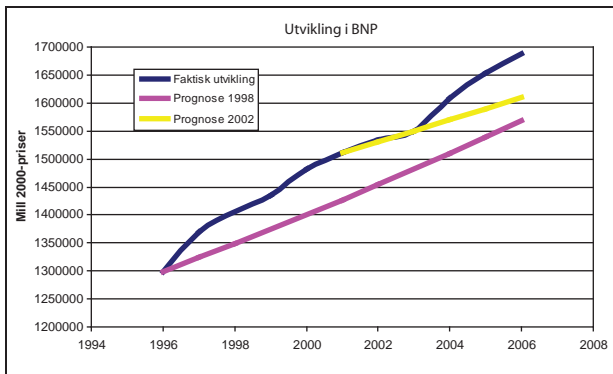
For persontransport er det et sammensatt og komplisert bilde. Utviklingen av disponibel inntekt, skatt og avgifter, arbeidstid og organisering av arbeidslivet, bo- og arbeidsmarkedsregioner, samt arealbruk generelt vil gi rammer for utviklingen av persontransport. Flere av disse faktorene vil være langsiktige og til dels vil de også være betinget av teknologisk endring, både innen IKT, transportmiddel og infrastruktur.

Dette er likevel bare rammer for utviklingen av persontransport. Utviklingen av reisevaner gitt rammer kompliserer bildet ytterligere og er en



Figur 4.9 Faktisk befolkningsutvikling og det som ble lagt til grunn i prognosene. 1995-2007.

Kilde: TØI rapport 922/2007.

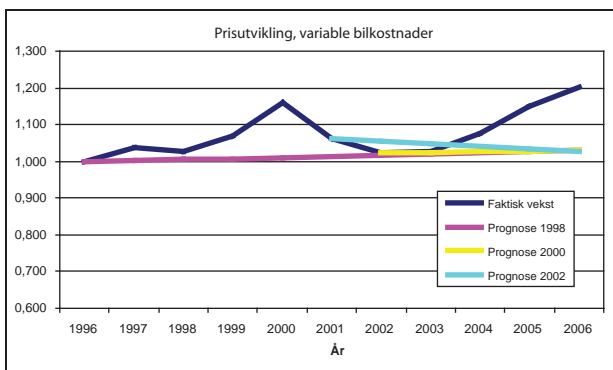


Figur 4.10 Faktisk utvikling i BNP sammenliknet med det som ble lagt til grunn i prognosene. Millioner 2000-kroner. 1996–2006.

Kilde: TØI rapport 922/2007.

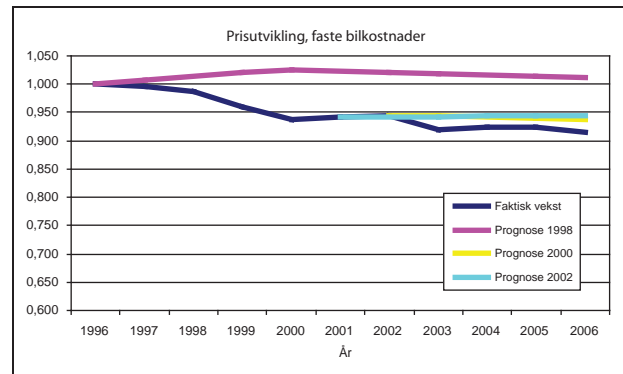
faktor som også påvirker transportprognosenes treffsikkerhet. Vår kunnskap om reisevaner er basert på historiske data. Samtidig kan enkelte endringer i reisevaner for eksempel fra kollektiv til privatbil være vanskelig å reversere, selv om forholdene legges til rette for det.

Prognosene har vært kritisert for å treffe dårlig. Det er gjort flere analyser for å undersøke treffsikkerheten og for å forklare eventuelle avvik. Den siste er «Gods- og persontransportprognoser 1996 – 2006. Sammenlikning av prognose og prognoseforutsetninger med faktisk utvikling» (TØI-rapport 922/2007). Slike sammenlikninger kan bare gjøres i ettertid, men å identifisere årsaker til avvik kan brukes til å forbedre prognosene. Prognosene kan i beste fall treffe bra på en langsiktig utvikling. I rapporten er prognosene til NTP 2002–2011 og NTP 2006–2015 gjennomgått. Disse prognosene ble laget i henholdsvis 1998 og 2002, jf. figur 4.6 til 4.13. I tillegg er det vist reviderte persontransportprognoser som ble laget i 2002.



Figur 4.11 Variabel bilkostnad. Faktisk prisutvikling og det som ble lagt til grunn i prognosene. 1996–2006. Indeks normert til 1996.

Kilde: TØI rapport 922/2007.

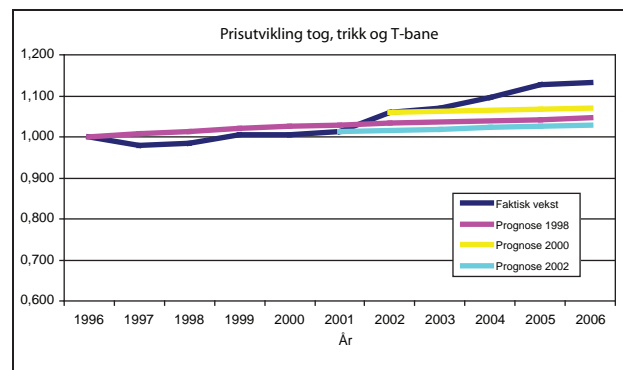


Figur 4.12 Faste bilkostnader. Faktisk prisutvikling og det som ble lagt til grunn i prognosene. 1996–2006. Indeks normert til 1996.

Kilde: TØI rapport 922/2007.

TØI konkluderer med at en generell trend er at prognosene treffer relativt bra på den underliggende transport- og trafikkveksten, men at de ikke klarer å fange opp de nivåskiftet en får ved at en i enkelte år har spesielt kraftig vekst eller tilbakegang. I de aller fleste tilfellene har den gjennomsnittlige årlige vekst i perioden 1996–2006 vært noe høyere enn det som er beregnet i prognosene. Prognosene har altså hatt en viss tendens til å undervurdere transport- og trafikkveksten. TØI finner at både befolkningsutvikling og den økonomiske veksten har bidratt til at prognosene har blitt lavere enn det de ville vært med riktig input, mens prisene på bilbruk og kollektivtransport har trukket i motsatt retning. Befolkning og BNP har økt mer enn det som har vært forutsatt i prognosene, jf. figur 4.9 og 4.10. Befolkningen var 2 pst høyere og BNP 8 pst høyere i 2006 enn forutsatt i prognosen for 1996–2006.

Høyere befolkningsvekst enn det som legges til grunn i prognosene vil bidra til for lave prognoser.



Figur 4.13 Tog, T-bane og trikk. Faktisk prisutvikling og det som ble lagt til grunn i prognosene. 1996–2006. Indeks normert til 1996.

Kilde: TØI rapport 922/2007.

Samtidig vil høyere vekst i BNP enn forutsatt bidra til for lave prognoser for godstransport, mens høyere vekst i husholdningenes inntekt enn forutsatt bidrar til for lave persontransportprognoser.

Variable bilkostnader som i stor grad er drivstoff, har generelt vært høyere enn det som har ligget til grunn for prognosene (figur 4.11). Faste bilkostnader har derimot sunket mer enn det som har ligget til grunn for prognosene (figur 4.12).

Veksten i priser på kollektivtransport har, for alle transportformer unntatt fly, vært høyere i perioden enn det som lå til grunn for prognosene (figur 4.13). Dette bidrar til at prognosene for kollektivtransport er blitt høyere enn de ville vært med en mer riktig prisbane. Prisene for flyreiser har svingt mye i perioden og er vanskelig sammenliknbar med forutsetningene.

4.4.2 Forventet utvikling – transportomfang og fordeling

Prognosene som ble laget til forslaget til NTP fra transportetatene og Avinor er revidert til denne meldingen. Endringene er i hovedsak nye inngangsdata med nye makroøkonomiske framskrivninger fra Finansdepartementet og nye fylkesfordelte befolkningsframskrivninger fra SSB. Det er også gjort en videreutvikling og oppgradering av modellapparatet.

I foreliggende prognose er det brukt en økonomisk vekstbane som så langt det har vært praktisk mulig svarer til det som er brukt i St.meld. nr. 9 (2008-2009) Perspektivmeldingen. Det er gjort en analyse av virkningene av ulike vekstbaner som er benyttet. Sammenliknet med vekstbanen fra november 2008 som er brukt til denne meldingen ville den endelige som er brukt i Perspektivmeldingen ha ført til små endringer. Det ville ikke føre til vesentlige endringer mellom transportmiddel, men en generelt noe høyere vekst i transportarbeidet. Forskjellen er anslått til under 1/10 pst per år.

Sammenliknet med vekstbanen som ble brukt til etatenes forslag til NTP er forskjellene i hovedsak:

- Langsiktig høyere vekst i privat konsum for nesten alle varegrupper.
- Høyere vekst for import, enkelte unntak for varegrupper.
- Stort sett høyere vekst for eksport, men med flere unntak for varegrupper.
- Høyere vekst for offentlige utgifter.

Statistisk sentralbyrå har laget nye fylkesfordelte prognoser for befolkningsvekst. Disse er også

brukt i arbeidet med Perspektivmeldingen. De nye prognosene viser sterkere befolkningsvekst og samtidig en sterkere sentraliseringstrend enn de foregående. Det er som tidligere benyttet et midlere alternativ i arbeidet med transportprognosene.

Prognosene gir transportarbeid (tonn- og personkm) for alle relevante transportmidler og trafikkarbeid (kjøretøykm) for veg. De reviderte prognosene er nærmere dokumentert i rapporter fra TØI (Reviderte grunnprognoser for godstransport 2006–2040, TØI-rapport 1001/2008) og Norconsult (Reviderte grunnprognoser for persontransport NTP 2010-2019). Det er gjort modellberegninger for 2006, 2010, 2014, 2020, 2030 og 2040. Ved beregninger av årlig vekst og i figurer er det forutsatt konstant utvikling for de mellomliggende årene.

Transportmodellene håndterer dagens infrastruktur og rutetilbud samt effekter på etterspørsel etter reise/transport som følger av endringer i transportstandard i løpet av prognoseperioden. Prognosene til tidligere revisjoner av Nasjonal transportplan er laget med forutsetninger om at det bare tas hensyn til sikre (vedtatte) prosjekter eller tiltak. Det forutsettes altså ved utarbeidelsen av prognosene at det ikke blir gjort endringer av infrastruktur eller politikk i planperioden. Dette er grunnen til at de kalles grunnprognoser. Ved denne revisjonen av NTP er forutsetningene endret. Ideelt sett burde prognosene lages med forutsetninger som samsvarer med regjeringens forslag slik det framgår av denne meldingen. Dette har ikke vært praktisk mulig å gjennomføre. Referansebanen til de reviderte prognosene inneholder infrastrukturprosjekter som har trafikale virkninger per 31.12.2009 for veg og jernbane. Det er også gjennomført beregninger for 2020, 2030 og 2040 hvor prosjektene som ligger til grunn for transportetatene og Avinor sitt forslag til NTP er kodet i modellsystemet. Prosjektene er forutsatt åpnet år 2020.

Foreliggende prognose er altså ikke en egentlig grunnprognose, men er heller ikke en prognose basert på regjeringens forslag til NTP.

Det er gjort et omfattende utviklingsarbeid med transportmodellene for gods- og persontransport over mange år. Transportetatene og Avinor har ledet arbeidet som også innebærer internasjonalt samarbeid. Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet har støttet arbeidet.

Det må presiseres at prognosene ikke skal forstås som en ønsket utvikling, men som ett av grunnlagene for politikken. Hvis et slikt grunnlag

Tabell 4.1 Utvikling av godstransportarbeid på norsk område. Mill. tonnkm i 2006 og årlige vekstrater i pst

| | Mill. tkm 2006 | 2006–2010 pst | 2010–2014 pst | 2014–2020 pst | 2020–2030 pst | 2030–2040 pst | 2006–2040 pst |
|----------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Lastebil | 21477 | 2,3 | 2,8 | 2,2 | 2,5 | 1,6 | 2,2 |
| Skip | 49271 | 0,6 | 1,1 | 1,0 | 1,3 | 1,1 | 1,1 |
| Jernbane | 6189 | 2,4 | 2,6 | 2,2 | 2,3 | 1,9 | 2,2 |
| Sum | 76936 | 1,2 | 1,7 | 1,5 | 1,8 | 1,4 | 1,5 |

Eksklusiv råolje og naturgass

Kilde: TØI

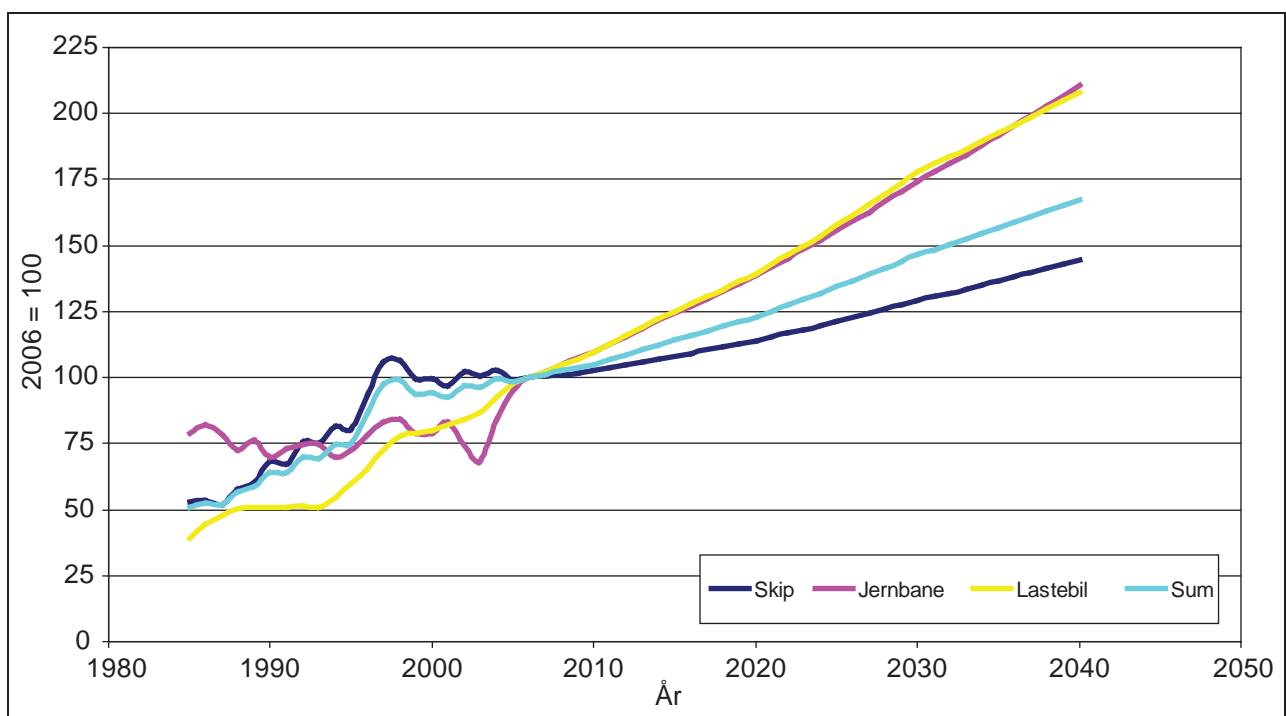
viser en uønsket utvikling og en vellykket politikkutforming påvirker utviklingen i ønsket retning, vil dette føre til at utviklingen avviker fra prognosene.

Samtidig må prognosene tolkes som en langsiktig utvikling, hvor kortsiktige svingninger i økonomien og andre forhold som påvirker transportutviklingen og fordeling på transportmidler er borte. Det er som eksempel forutsatt at den relative kostnadsutviklingen mellom transportmidlene holdes konstant i framtiden. Hvis denne forutsetningen viser seg å være gal, vil dette være en årsak til at fordelingen på transportmidler og muligens omfanget av transporten blir en annen enn det som framgår av prognosen. Endringer i kostnadsutviklingen kan skyldes både ytre forhold og endringer i tilskudd og avgifter.

Godstransport

Transportarbeid på norsk område inkluderer både innenriks godsstrømmer og den del av norsk import og eksport som benytter norsk infrastruktur: Veg- og jernbanetransport på norsk område inkluderer all transport på norsk jord, også den del av norsk import og eksport som benytter norsk infrastruktur. Transport mellom to innenrikssoner som benytter svensk eller finsk infrastruktur er også medregnet i innenriks transportarbeid. Når det gjelder sjøtransport er all skipsfart langs norskekysten inkludert.

Vegtransport og jernbane har høyest vekst i transportarbeidet med 2,2 pst per år i gjennomsnitt over hele prognoseperioden, skip har en vekst på 1,1 pst. Samlet årlig vekst i transportar-



Figur 4.14 Utvikling i transportmiddelfordelt godstransportarbeid på norsk område. Historisk utvikling fram til 2006, prognose etter 2006. Normert til 100 i 2006. Eksklusiv råolje og naturgass.

beidet er 1,5 pst. Prognosen for innenriks del av transportarbeidet for import og eksport er noe lavere for skip, mens det er likt for veg og noe høyere for jernbanetransport.

Prognosen viser en utvikling i innenriks transportarbeid på nivå med utviklingen i transporterte tonn. Transportarbeidet har i en lengre periode økt mer enn transporterte tonn, men fra 2005 har SSBs lastebilundersøkelse vist en reduksjon i gjennomsnittlig transportdistanse per tonn, og i 1. kvartal 2008 ble hvert tonn fraktet 54,5 km som var 4,9 km kortere enn i 1. kvartal 2007.

Det kan altså se ut til at den langsiktige veksten i gjennomsnittlig transportdistanse er i ferd med å stoppe opp. Modellverktøyet som er benyttet mangler imidlertid de viktigste drivkreftene bak sentralisering av produksjon og lagerhold. Den viktigste drivkraften bak regionaliseringen av prognosene er fylkesvis befolkningsutvikling og gjennomsnittlige logistikkostnader. Befolkningsutviklingen viser en trend mot mer sentral bosetting, som isolert bidrar til å redusere transportdistansen til markedet.

Figur 4.14 viser grafisk framstilling av utvikling i transportmiddelfordelt transportarbeid, basert på historisk utvikling fram til 2006 og prognosen etter 2006.

Persontransport

Transportmodellene for persontransport håndterer dagens infrastruktur og rutetilbud samt effekter på reiseetterspørselen som følge av endringer i transportstandard i løpet av prognoseperioden.

Faktorer som påvirker bilhold og førerkortinnehav i befolkningen er blant annet alder, kjønn, familietype, inntekt og parkeringsmuligheter ved bosted. Økt kjøpekraft i husholdningene

bidrar til at folk i større grad velger raske og mer fleksible transportmidler. I mange tilfeller innebærer dette økt bilhold og mer bilbruk. Sentralisert bosetting og flyttemønster medfører imidlertid at en større andel av befolkningen i fremtiden vil oppleve større kostnader og ulemper knyttet til bilhold, samtidig som kollektivtilbudet vanligvis er bedre i områder med høy befolkningstetthet.

Figur 4.15 viser persontransportarbeidet normert til 100 i 2006 for hvert transportmiddel. For perioden 1990 til og med 2005 er det årlig statistikk som ligger til grunn. Det framgår av figuren at det i denne perioden har vært store svingninger i reiseetterspørselen for de kollektive transportmidlene fly, tog, buss og båt, mens persontransportarbeidet med privatbil har hatt en forholdsvis jevn vekst. For perioden etter 2006 er det de strukturelle underliggende drivkreftene i reiseetterspørselen i tillegg til effekten av visse infrastrukturprosjekter og tilbudsforbedringer som er fanget opp i prognosen. Konjunktursvingninger og liknende vil ikke vises i prognosen. Dette kombinert med at modellberegningene bare er gjennomført for noen år, med forutsatt jevn vekst mellom, gjør at det derfor vil vises relativt jevn utvikling. Det vil likevel forekomme svingninger i reiseetterspørselen etter 2006, selv om dette ikke vises i figuren.

Trafikkarbeid på veg

Trafikkarbeid er bare relevant for vegtransport. Hvis belegget i personbilene og kapasitetsutnyttelsen i godsbilene holder seg konstant, vil utviklingen av trafikkarbeid følge utviklingen av transportarbeid. Trafikkarbeidet har det vært mulig å beregne direkte for persontransport, men det er først nå med utviklingen av logistikkmodellen at

Tabell 4.2 Utvikling av persontransportarbeid på norsk område. Mill. personkm i 2006 og årlige vekstrater i prosent

| | Mill. pkm 2006 | 2006–2010 pst | 2010–2014 pst | 2014–2020 pst | 2020–2030 pst | 2030–2040 pst | 2006–2040 pst |
|--------------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Sjøtransport | 286 | -0,2 | 0,7 | -0,5 | 0,5 | 0,8 | 0,4 |
| Jernbane | 2958 | 1,9 | 1,5 | 1,9 | 0,9 | 0,8 | 1,2 |
| Øvrig kollektivtransport | 4615 | 1,5 | 1,1 | 0,6 | 0,5 | 0,7 | 0,8 |
| Personbil | 36357 | 1,4 | 1,4 | 1,1 | 1,4 | 0,7 | 1,1 |
| Luftfart | 4161 | 2,4 | 2,4 | 1,9 | 1,6 | 1,0 | 1,7 |
| Sum | 48376 | 1,5 | 1,5 | 1,2 | 1,3 | 0,7 | 1,2 |

Kategorien «Øvrig kollektivtransport» omfatter buss, trikk og T-bane

Kilde: Norconsult

Tabell 4.3 Trafikkarbeid på veg (mill. kjøretøykm i 2006 og årlige vekstrater i prosent).

| | 2006 Mill. tonnkm. | 2006-2010 pst | 2010-2014 pst | 2014-2020 pst | 2020-2030 pst | 2030-2040 pst | 2006-2040 pst |
|--------|-----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Gods | 2376 | 1,8 | 2,0 | 1,7 | 1,9 | 1,3 | 1,7 |
| Person | 28233 | 1,4 | 1,4 | 1,0 | 1,3 | 0,6 | 1,1 |
| Samlet | 30602 | 1,4 | 1,4 | 1,1 | 1,4 | 0,7 | 1,1 |

Kilde: TØI og Norconsult

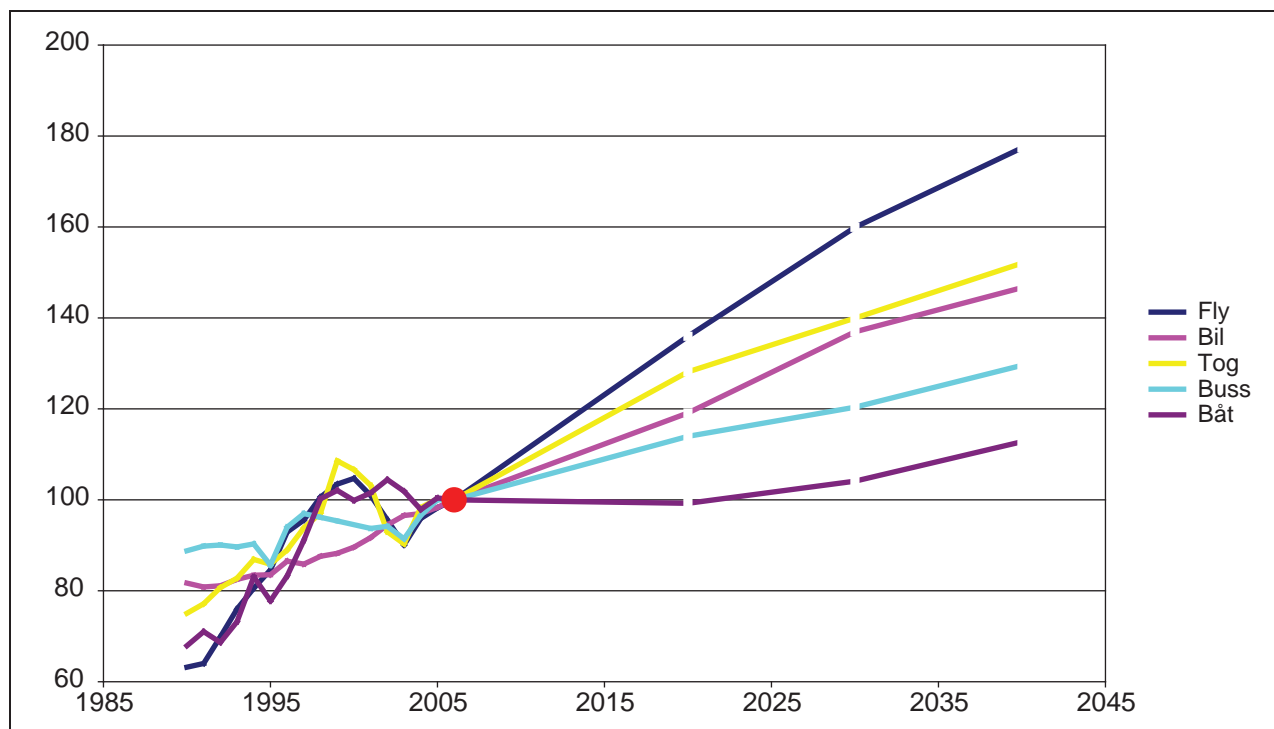
det har vært mulig å beregne trafikkarbeid på veg for godstransport. Trafikkarbeidet viser omfanget av vegtrafikken. Utviklingen av trafikkarbeidet er derfor det mest egnete målet for å vurdere behov for å utvide kapasiteten. Samlete nasjonale prognoser har likevel begrenset verdi. En egen vurdering må gjøres på konkrete prosjekter hvor mer detaljerte tall brukes og suppleres med regionale/lokale analyser.

Til sammenlikning har årlig vekst i samlet trafikkarbeid variert mellom 1,0 pst og 3,1 pst de siste 10 årene. Dette gir en faktisk vekst i trafikkar-

beid fra 1997 til 2007 på om lag 24 pst. Den beregnede veksten mellom 2010 og 2020 er på 13 pst. Den faktiske utviklingen i norsk økonomi, befolkning og bosetting vil være viktige faktorer som i ettertid vil forklare hvor godt denne prognosen treffer.

Utslipp av CO₂

For prognoser over utviklingen av CO₂ fra transport vises det til kapittel 12.2.1.



Figur 4.15 Utvikling i transportmiddelfordelt persontransportarbeid på norsk område. Historisk utvikling fram til 2006, prognose etter 2006. Normert til 100 i 2006.

Kilde: Norconsult

5 Mål og hovedprioriteringer

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er:

Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Forbedring av transportinfrastrukturen er et sentralt virkemiddel i regjeringens arbeid for å ta hele landet i bruk og styrke den langsiktige verdiskapingen. Samtidig vil regjeringen øke trafikk-sikkerheten, begrense miljøskadene og bedre befolkningens tilgjengelighet til transportsystemet.

Regjeringen vil i planperioden særlig prioritere å øke trafikk-sikkerheten, forbedre framkommeligheten og redusere avstandskostnadene. Det er helt nødvendig å få ned antall ulykker og dødsfall på vegene, mens god framkommelighet er viktig for at et spredtbygd land som Norge skal kunne utvikle levedyktige lokalsamfunn og et konkurransedyktig næringsliv. Den sterke økningen regjeringen legger opp til i nivået på investeringer og drift og vedlikehold av infrastrukturen, er avgjørende for å nå disse målene.

Vi står overfor alvorlige utfordringer knyttet til utslipp av klimagasser. Regjeringen tar bl.a. gjennom transportpolitikken viktige grep for å få ned disse utslippene. Det er lagt vekt på at transportpolitikken skal bidra til å nå de overordnede målene i klimapolitikken i planperioden. Det tilrettelegges for langsiktige strukturelle endringer i transportmønsteret slik at utslippene kan reduseres ytterligere på lengre sikt.

Grupper som har særskilte behov knyttet til bruk av transportsystemet skal ivaretas gjennom innsats for et mer universelt utformet kollektivtransportsystem.

5.1 Målstruktur som et ledd i styringen av transportpolitikken

Regjeringen vil legge økt vekt på mål- og resultatstyring i den nasjonale transportpolitikken. Utviklingen av målstrukturen for Nasjonal transportplan 2010-2019 er et ledd i dette arbeidet. Regje-

ringen er opptatt av å innrette ressursinnsatsen slik at de politiske målene for transportpolitikken nås mest mulig effektivt. Dette er bl.a. bakgrunnen for at regjeringen i perioden 2006-2009 har prioritert en kraftig økning i drifts- og vedlikeholdsinnsatsen, som er viktig for å få en effektiv og sikker trafikkavvikling samt gir miljøgevinster. Det legges stor vekt på at de økonomiske ressursene anvendes på en mest mulig effektiv måte.

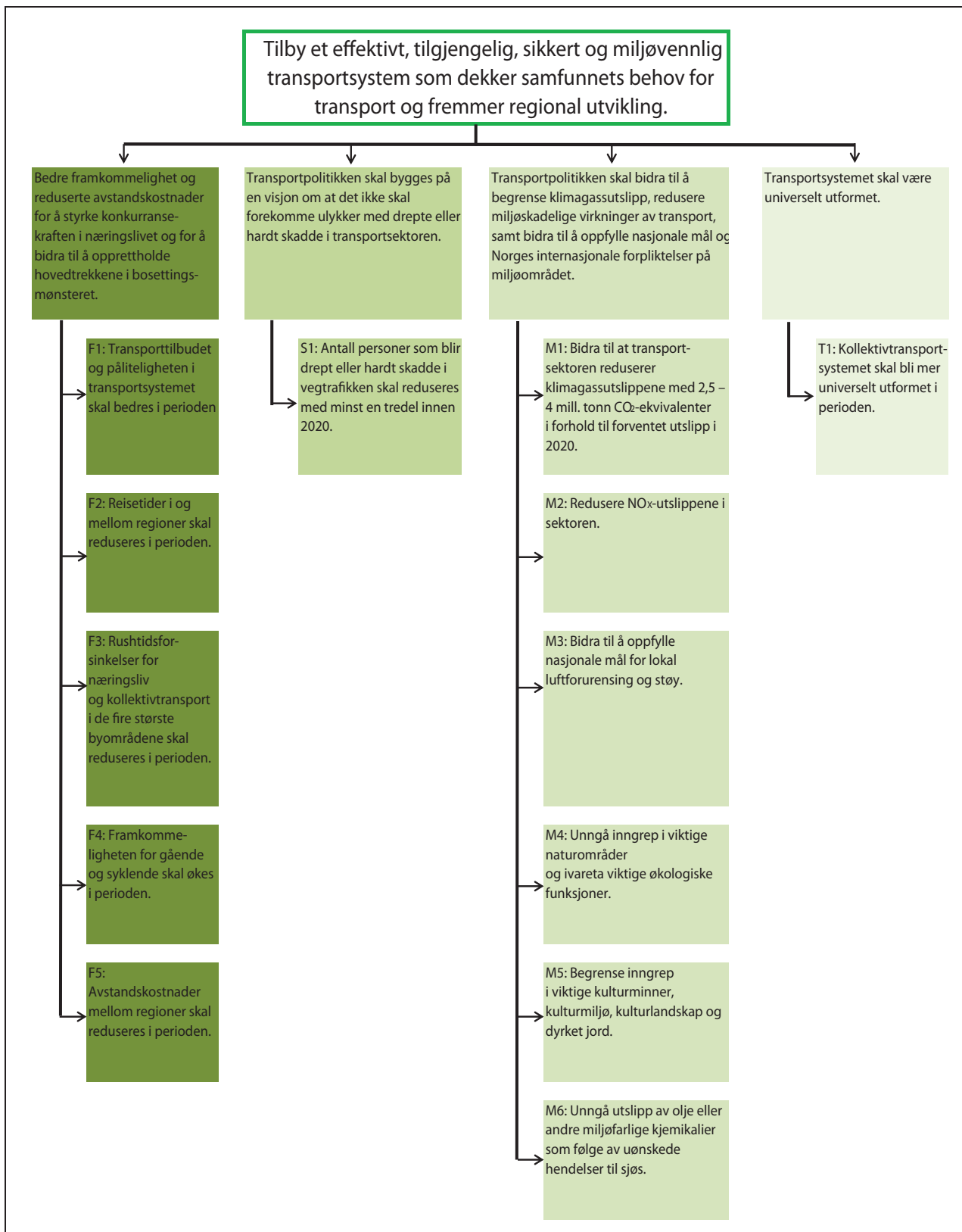
Formålet med målstrukturen er å få bedre fram hva som oppnås med politikken og få et bedre grunnlag for avveininger mellom politiske mål. De transportpolitiske målene skal være førende for etatenes arbeid med handlingsprogrammene og oppfølgingen av Nasjonal transportplan i de årlige budsjettene, jf. kapittel 5.6.

Målstrukturen som er lagt til grunn i transportpolitikken er tredelt:

- Det overordnede målet som uttrykker det grunnleggende formålet med transportpolitikken.
- Fire hovedmål som skal stake ut kursen uten å være tall- eller tidfestet. Disse må være i balanse for at det overordnede målet skal kunne nås.
- Etappemål som er tilknyttet hvert hovedmål. Etappemålene viser hvilke områder regjeringen vil ha fokus på i planperioden, og hvor langt det med tilgjengelige ressurser og samlede prioriteringer er mulig å komme på disse områdene i perioden.

Om vi går i retning av det overordnede målet i planperioden vil være avhengig av utviklingen på de fire hovedinnsatsområdene; framkommelighet og regional utvikling, transportsikkerhet, miljø og universell utforming. For disse er det uttrykt fire hovedmålsettinger:

- Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.
- Transportpolitikken skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.
- Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virknin-



Figur 5.1 Målstruktur

ger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.

– Transportsystemet skal være universelt utformet.

Etappemålene under hvert hovedmål gir uttrykk for hva Regjeringen ønsker å oppnå i planperioden, jf. figur 5.1. Det er lagt til grunn et kvantifisert etappemål for trafikksikkerhet, mens de andre etappemålene angir retning. Der etappemålene ikke kan måles direkte, er det utviklet indikatorer som sier hvor langt en kommer i oppfølgingen av målene. For å illustrere hva som forventes oppnådd med den foreslåtte satsingen, er det for enkelte av indikatorer gjort beregninger som viser forventede resultater på måleindikatorene, som for eksempel reisetidsgevinster, ved utgangen av planperioden.

Transportmyndighetene har ikke alene ansvar for virkemidlene innenfor sektoren. Andre viktige virkemidler som areal- og transportpolitikken, avgifter og trafikkontroller, har andre myndighetsorganer hovedansvaret for. Det er en viktig oppgave for transportmyndighetene å få de relevante aktørene til å bidra med sine virkemidler i arbeidet med å nå målene i transportsektoren.

5.2 Målkonflikter og -sammenfall

Målstrukturen bidrar til en mer systematisk vurdering av virkemidler etter virkningen de har på ulike mål. Virkemidler som virker positivt på ett mål, kan påvirke et annet negativt. Transportsektoren preges av en rekke slike målkonflikter som gjør det nødvendig å vurdere nøye virkemidlene som settes inn for å nå målene, og hvilke mål som prioriteres høyest. I noen grad kan også virkemidler som settes inn for å nå ett bestemt mål, påvirke ett eller flere andre mål i positiv retning. Det er derfor viktig å identifisere tiltakenes positive og negative effekter på andre mål for å oppnå en mest mulig balansert virkemiddelbruk.

Tabell 5.1 viser eksempler på hvordan tiltak som virker positivt på noen transportpolitiske mål isolert sett kan ha en uønsket virkning på andre.

Et eksempel på målkonflikt kan være reduserte fartsgrenser på veg som et tiltak for økt trafikksikkerhet. Redusert fartsgrense er et effektivt vir-

Tabell 5.1

| Tiltak/virkemiddel | Positiv effekt | Negativ effekt |
|---|---|---|
| Utbygging av firefeltsveg i pressområder | Økt trafikksikkerhet Økt kapasitet, lavere reisetid, bedre pålitelighet Mindre rushtidsforsinkelser | Økte klimagassutslipp Mer lokal luftforurensing og støy (mer biltrafikk) Naturinngrep |
| Utbygging av ny tofeltsveg i distriktene | Lavere reisetid, bedre pålitelighet Reduserte avstandskostnader, distriktsutvikling Kan gi bedre trafikkflyt og reduserte klimagassutslipp | Naturinngrep Barrierevirkning |
| Redusert fartsgrense på veg | Økt trafikksikkerhet Reduserte klimagassutslipp Mindre støy | Lengre reisetid, økte avstandskostnader |
| Utbygging av jernbanen | Lavere reisetid, økt pålitelighet Arealeffektivt i sentrale strøk Gir mulighet for endret transportmiddelfordeling og dermed mindre utslipp av klimagasser og NO _x | Mer støy Naturinngrep Barrierevirkning |
| Kapasitetsøkning og sikkerhetstiltak lufthavner | Mer effektivt transporttilbud Bedre flysikkerhet Lavere reisetid, økt pålitelighet og lavere avstandskostnader | Økte klimagassutslipp Mer lokal luftforurensing og støy |
| Økte drivstoffavgifter | Lavere klimagassutslipp og NO _x Mindre lokal luftforurensing og støy | Økte avstandskostnader Økte kostnader for næringslivet |
| Køprising | Økt forutsigbarhet Redusert reisetid | Økte kostnader for trafikantene |

kemiddel for å bedre sikkerheten i vegnettet, men virker negativt på målet om bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader. Et virkemiddel kan også ha positiv effekt på flere mål. Eksempelvis kan et tiltak som gir god trafikkflyt, både ha positive miljøeffekter og ha positiv innvirkning på trafikksikkerhet. Flere tiltak med miljøeffekter (som overføring av gods fra veg til bane) kan ha positive effekter på hovedmålet om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.

Det kan også oppstå konflikter mellom ulike miljømål. For eksempel kan utbygging av omkjøringsveger som har positive effekter på støy og lokal luftforurensing, skape konfliktfylte inngrep i verdifulle natur-, kulturmiljø- og friluftsområder.

5.3 Overordnede avveininger mellom målene

Regjeringen vil føre en transportpolitikk som legger til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig transport i hele landet. Transport er et viktig velferdsgode og et grunnlag for likeverdige levevilkår. Regional utvikling og verdiskaping krever effektive, pålitelige og forutsigbare transportert.

Å tilby et effektivt transportnett med god framkommelighet er grunnlaget for transportpolitikken. Samtidig er det viktig å veie dette opp mot målsettinger knyttet til å redusere de negative virkningene transport har på miljø og trafikksikkerhet. Videre må det legges til rette for universell utforming av transportsystemet slik at det så langt som mulig kan brukes av alle.

Avveiningene mellom disse til dels motstridende hensynene er krevende. Regjeringen viderefører nullvisjonsarbeidet i planperioden. Transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Regjeringen prioriterer svært høyt å få ned tallene på drepte og skadde i vegtrafikken. Som et skritt i retning av nullvisjonen har regjeringen derfor satt et etappemål om at antall drepte eller hardt skadde på veg skal reduseres med en tredel i planperioden. Dette innebærer blant annet en betydelig satsing på målrettede trafikksikkerhetstiltak, strekningsvise investeringer og på drift og vedlikehold av vegnettet.

Regjeringen har i sine prioriteringer lagt stor vekt på å bidra til å styrke næringslivets konkurransevne samt å bidra til levedyktige lokalsamfunn og konkurransedyktige regioner. Regjeringen vil derfor føre en politikk med en sterkere dif-

ferensiering mellom by og land. I byene og pendlingsområdet rundt skal det satses sterkere på gode lokale kollektivløsninger og et effektivt jernbanetilbud for å avlaste vegnettet og øke framkommeligheten for næringstransporter. For å oppnå dette er det behov for restriktive tiltak overfor biltransport og en arealplanlegging som bygger oppunder bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. I områder med et lavere befolkningsgrunnlag er egentransport på veg (bil, sykkel) ofte det eneste reelle alternativet, og det er dermed særlig viktig med et godt utbygd vegnett.

Regjeringen vil redusere de miljøskadelige virkningene av transport. Utslipp av klimagasser er en stor miljøutfordring i transportsektoren. Andre viktige utfordringer er tap av biologisk mangfold, forurensing av jord og vann, lokal luftforurensing, støy, og nedbygging og forringelse av kulturmiljøer og nedbygging av dyrket jord. Regjeringen foreslår i meldingen bl.a. et kraftig løft i jernbaneinvesteringer og utbygging av gang- og sykkelanlegg for å endre transportmiddelfordelingen og dermed redusere klimagassutslippene. Hensynet til biologisk mangfold og jordvern står sentralt i regjeringens arbeid med å utvikle transportsystemet.

Regjeringen vil sikre mobilitet og mulighet for deltakelse i samfunnet for alle grupper av befolkningen. All ny infrastruktur skal utformes etter prinsippet om universell utforming. Regjeringen foreslår en betydelig satsing både på veg og jernbane for å få et mer universelt utformet og tilgjengelig transportsystem. Det vil kreve svært store ressurser for å få et fullt ut universelt utformet transportsystem. Dette betyr at arbeidet må være målrettet og at det vil ta tid.

5.4 Virkninger og måloppnåelse

5.4.1 Samfunnsøkonomiske virkningsberegninger

Samfunnsøkonomiske analyser av prosjekters lønnsomhet er et viktig faglig utgangspunkt for de politiske prioriteringene. Den samfunnsøkonomiske analysen inneholder både prissatte og ikke prissatte komponenter, for eksempel er flere av miljøkomponentene ikke prissatte. Samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer er den samlede prissatte samfunnsnyttens fratrukket kostnadene ved tiltaket. Nyttensiden består av sparte transport-, ulykkes- og miljøkostnader, mens komponentene på kostnadssiden innbefatter investeringskostnader og framtidige kostnader til drift og

Tabell 5.2 Samfunnsøkonomiske virkninger av investeringsprosjektene. Mill. 2009-kr.

| | Jernbaneverket | Statens vegvesen |
|--|---------------------|----------------------|
| Kostnad (statlig andel) | 45 100 ¹ | 54 500 ² |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | -22 500 | -20 300 ³ |
| Reduserte transportkostnader for samfunnet | 22 600 | 61 100 |
| Reduserte bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet | 10 200 | 21 100 |
| Reduserte transportkostnader for distriktene | - | 16 500 |

¹ Den økonomiske rammen til store jernbaneprosjekt er 40 160 mill. kr. Totalt er det beregnet samfunnsøkonomiske virkninger for store investeringsprosjekt og kapasitetsøkende tiltak for 45 100 mill. kr.

² Den økonomiske rammen til store investeringer på veg er 49 840 mill. kr. I tillegg kommer 5 000 mill. kr til rassikring på riksvegnettet. Virkninger er bare beregnet på tiltak som ferdigstilles i perioden. For noen få prosjekter mangler virkningsberegning. Totalt er det beregnet virkninger for store investeringer (post 30, 36 og 37) og rassikring (post 31) for 45 865 mill. kr. I tillegg er det beregnet virkninger for programområdet trafikksikkerhet på 8 600 mill. kr, dvs. totalt er det beregnet samfunnsøkonomiske virkninger for 54 465 mill. kr. Den totale kostnaden for de samme prosjektene inklusiv bompenger er om lag 90 mrd. kr.

³ Trafikksikkerhetstiltak gir en netto nytte på 8 300 mill. kr, mens store investeringer gir en negativ netto nytte på 28 600 mill. kr.

vedlikehold. Noen kostnadskomponenter kan beregnes ved hjelp av markedspriser, mens det for andre må brukes særskilte kalkulasjonspriser. I transportkostnadene inngår både reisetid og kjørekostnader, mens miljøkostnadene omfatter støv og luftforurensing.

Statens vegvesen og Jernbaneverket har beregnet samfunnsøkonomiske virkninger av investeringsprosjektene som foreslås i planperioden. Avinor har utført samfunnsøkonomiske analyser for prosjekt over 200 mill. kr. Kystverket har også utført slike analyser for farledsprosjekt med en kostnadsramme over 200 mill. kr.

Virkningsberegningene omfatter de fleste strekningsvise investeringer på riksvegnettet og jernbanenettet. Det er kun beregnet virkninger for investeringsprosjekt som er forutsatt åpnet før 2020. I vegsektoren mangler virkningsberegninger for noen av prosjektene i Oslopakke 3. Når det gjelder programområdene på veg har Statens vegvesen kun beregnet virkninger av trafikksikkerhetstiltak. Jernbaneverket har på et overordnet nivå beregnet effekten av kapasitetsøkende tiltak.

Det har ikke vært mulig å beregne virkninger av andre tiltak som finansieres over etatenes budsjetter, som f.eks. drift og vedlikehold. Beregningene omfatter heller ikke generelle transportpolitiske tiltak. Det er ikke mulig å kvantifisere langsiktige effekter av strukturelle endringer som følge av bl.a. endringer i arealpolitikken. Dette innebærer f.eks. at lønnsomhetsbetraktninger ikke verdsetter arealknapphet i tilstrekkelig grad, og derav at jernbaneprosjekt kan ha relativt større nytte enn utbygging av vegkapasitet i befolknings-tunge områder med sterk transportvekst.

Tabell 5.2 viser de beregnede samfunnsøkonomiske virkningene av investeringsprosjektene på

veg og bane. Den viser at investeringene samlet for begge sektorene er beregnet å ha negativ netto nytte. For veg bidrar målrettede trafikksikkerhetstiltak på riksvegnettet betydelig til lønnsomheten. På jernbane bidrar godspakken positivt til lønnsomheten. I denne ligger bl.a. tiltak på Østfold-, Dovre-, Bergens-, Sørlands- og Nordlandsbanen og Alnabru godsterminal.

Bedringer i framkommeligheten kan uttrykkes gjennom reduksjonen i transportkostnadene. Som det framgår av tabell 5.2 innebærer regjeringens prioriteringer at transportkostnadene reduseres med om lag 84 mrd. kr, hvor tiltak på veg bidrar med om lag 61 mrd. kr og tiltak på jernbane med om lag 23 mrd. kr.

Avinor har utført analyser som viser positiv samfunnsøkonomisk lønnsomhet for alle tiltak som er vurdert. Analysene omfatter tiltak på lufthavnene i Stavanger, Bergen, Kristiansund, Trondheim og Tromsø, samt terminal 2 på Oslo lufthavn. Nyttien er gjennomgående høy. Dette resultatet bygger på prognoser som viser en høy vekst i flytrafikken, jf. kapittel 4. Tidspunktet for innfasing av investeringene er en kritisk faktor. Avinor vurderer dette løpende i forhold til når det vil bli knapphet på kapasitet. Resultatene fra Avinors samfunnsøkonomiske analyser er vist i tabell 5.3.

Tiltak innenfor Kystverkets område vil bidra til en sikrere og mer effektiv godstransport på sjø. Siden svært mange av de planlagte investeringsprosjektene i maritim infrastruktur har relativt lave kostnader er det ikke utført samfunnsøkonomiske analyser for mer enn et fåtall av prosjektene. Analysene er presentert i kapittel 10 i tilknytning til enkeltprosjekt med en kostnadsramme på over 200 mill. kr. Kystverket har nylig tatt i bruk

Tabell 5.3 Netto nåverdi av Avinors analyserte tiltak. Mill. 2009-kr

| Lufthavn | Netto nåverdi |
|---|---------------|
| Stavanger – lufthavnplan | 1 120 |
| Bergen – lufthavnplan | 6 170 |
| Trondheim – lufthavnplan | 680 |
| Tromsø – lufthavnplan | 55 |
| Oslo lufthavn – terminal 2 | 1 700-2 700 |
| Kristiansund – sikkerhetsområder og lysanlegg | 540 |

samfunnsøkonomiske analyser, og vil arbeide med å videreutvikle modellapparatet og tilgangen på grunnlagsdata slik at det i større grad blir mulig å gjøre slike analyser for tiltak knyttet til sjøtransport.

5.4.2 Måloppnåelse

Målstrukturen for Nasjonal transport plan 2010-2019 ligger til grunn for prioriteringene i meldingen.

Effektivitet, både i ressursanvendelsen og utformingen av transportsystemet, har vært en viktig premis i arbeidet med transportplanen. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet er tillagt vekt i prosjektprioriteringene. Dette er veid opp mot andre forhold som bl.a. regional fordeling, sammenhengende standard og effektiv utnyttelse av areal der dette er en knapp ressurs.

Framkommelighet, trafikksikkerhet og kollektivtransportens universelle utforming vil bli forbedret i perioden. På miljør siden er bildet mer sammensatt fordi miljøeffektene trekker i ulik retning. Målet om å oppnå betydelige framkommelighets- og sikkerhetsgevinster gjør likevel at regjeringen foreslår prosjekter med negative miljøeffekter.

Tabellen 5.4 viser i hvilken retning hoved- og etappemålene utvikler seg med prioriteringene i meldingen.

5.4.2.1 Framkommelighet og reduserte avstandskostnader

Regjeringens transportpolitikk vil gi økt framkommelighet og reduserte avstandskostnader. Det har gjennom tiår vært for lav innsats på investeringer og drift og vedlikehold. Den sterke satsingen på drift og vedlikehold og utbygging av veg- og jernbaneprosjekt som regjeringen foreslår, gir økt pålite-

lighet i transportsystemet, redusert reisetid på viktige riksvegruter og jernbanestrekninger og reduserte avstandskostnader. Videre vil framkommeligheten for gående og syklende bedres gjennom en sterk satsing på gang- og sykkelveger. Uten restriktive tiltak og styrking av kollektivtransporten i områder der det forventes stor befolkningsvekst, vil ikke kapasitetsutvidelse være tilstrekkelig til å unngå at rushtidsforsinkelsene på veg øker.

Transporttilbud og pålitelighet i transportsystemet

Etappemål M1: Transporttilbudet og påliteligheten i transportsystemet skal bedres i perioden

Indikatorer:

- F1.1 Punktlighet og regularitet for gods- og persontog på de viktigste togrutene
- F1.2 Antall setekm i persontogtrafikken per toggruppe
- F1.3 Antall togkm i persontogtrafikken per toggruppe
- F1.4 Gjennomsnittlig billettpris for flyruter under statlig kjøp
- F1.5 Punktlighet og regularitet for flytrafikken
- F1.6 Antall timer de viktigste vegrutene for godstransport er stengt

Både transporttilbudet og påliteligheten i transportsystemet vil bedres i planperioden. Videre er økt pålitelighet for godstransporten på veg og jernbane viktig for å redusere næringslivets transportkostnader.

Forbedringer av transporttilbudet er knyttet til bedring av togtilbudet og det regionale flyrutetilbudet, jf. indikatorene F1.2F1.4. Det er Samferdselsdepartementet som gjennom kjøp av persontogtransporttjenester med tog og regional flytransport setter rammene for tilbudet.

Utbygging av jernbanens infrastruktur og innfasing av nytt materiell vil gi et bedre togtilbud. Regjeringen vil følge opp NSBs materiellanskaffelser gjennom å sikre et økt togtilbud, jf. kapittel 6.5.

Påliteligheten forventes forbedret både for tog- og flytrafikken, samt for godstransport på veg. For jernbanetrafikken forventes økt pålitelighet ved at punktligheten for persontog økes fra et gjennomsnitt på 87 pst i 2008 til et fastsatt mål på 90 pst og regulariteten fra 98 pst i 2008 til 99,2 pst i 2019.

I 2008 var antall forsinkelsestimer på jernbane som skyldes infrastrukturen 10 600. I 2019 forventes tiltakene foreslått i denne meldingen å gi om lag 5 600 færre forsinkelsestimer enn i 2008.

Tabell 5.4 Vurdering av måloppfyllelse 2010-2019

| Etappemål | Vurdering ¹ | Kommentarer |
|--|------------------------|---|
| <i>Framkommelighet og reduserte avstandskostnader</i> | + | |
| Transporttilbud og pålitelighet | + | |
| Reisetider i og mellom regioner | + | Betydelig reduksjon i reisetidene. |
| Rushtidsforsinkelser | +/- | Måloppnåelse forutsetter bidrag fra lokale og regionale myndigheter. |
| Framkommelighet for gående og syklende | + | Om lag 500 km nye gang- og sykkelanlegg. |
| Avstandskostnader mellom regioner | + | Reduserte avstandskostnader for tunge kjøretøy på veg. |
| <i>Trafikksikkerhet</i> | + | |
| Antallet drepte eller hardt skadde skal reduseres med en tredjedel | + | Full måloppnåelse forutsetter innsats fra en rekke aktører utenom transportsektoren samt teknologiske endringer i bilparken. |
| <i>Miljø</i> | +/- | |
| Klimagassutslipp, – 2,5-4,0 mill tonn | + | For å nå målet kreves tiltak utenfor statlige transportmyndigheters ansvarsområde. |
| NO _x -utslipp | + | Utslippene reduseres, hovedsakelig pga. avgasskrav (utskifting bilpark). |
| Lokal luftforurensing og støy | +/- | Luftmålet vil trolig nås. Krevende å nå det nasjonale målet for støyplage, mens det nasjonale målet for innendørs støy trolig kan nås. |
| Viktige naturområder og økologiske funksjoner | +/- | En del inngrep pga. nye prosjekter. Utbedringer av eksisterende infrastruktur samt bedre drifts- og vedlikeholdsrutiner vil avhjelpe en stor del av konfliktene med biologisk mangfold. |
| Kulturminner og dyrket jord | +/- | En del inngrep pga. nye prosjekter, men ivaretar statens egne kulturminner langs eksisterende infrastruktur. Dyrket jord vil spares gjennom nytt fokus i planleggingsprosessene. |
| Utslipp av olje og kjemikalier til sjøs | + | Styrket oljevernberedskap til sjøs. |
| <i>Universell utforming</i> | + | |
| Kollektivtransportens universelle utforming | + | Store utfordringer gjenstår, men det tas et viktig skritt i riktig retning. |

¹ – = Utviklingen går i negativ retning

+ = Utviklingen går i positiv retning

+/- = Ulike effekter som trekker i motsatt retning/vanskelig å si noe om samlet effekt

Det gjennomføres jevnlig kundetilfredsundersøkelser av togtilbudet, både på Jernbaneverkets og NSBs ansvarsområder. Resultatene fra disse undersøkelsene forventes å forbedres kontinuerlig i planperioden.

Med de kapasitetsøkninger som planlegges i perioden vil Avinor kunne forbedre lufthavnene og dermed bidra til at målsettingen nås.

Antall timer med stengte veger forventes redusert i perioden. Dette skyldes i hovedsak økt innsats til drift og vedlikehold for å holde vegene åpne om vinteren, og gjøre dem mindre utsatte for uvær og flom. Videre vil regjeringen øke innsatsen til rassikring til 1 mrd. kr per år for å bedre tryggheten og øke forutsigbarheten for vegtransporten. Samferdselsdepartementet vil også sette inn tiltak på E16 over Filefjell som skal gjøre den

til en nær 100 pst vintersikker veg mellom øst og vest, jf. omtale i kapittel 10.4.

Reisetider i og mellom regioner

Etappemål F2: Reisetider i og mellom regioner skal reduseres i perioden.

Indikatorer:

F2.1 Reisetid på utvalgte ruter på riksvegnettet

F2.2 Reisetid på utvalgte region- og InterCity-tog

Beregninger etatene har gjennomført, viser at det kan forventes betydelige reduksjoner i reisetider i planperioden.

Statens vegvesen har beregnet at de foreslåtte investeringstiltakene i riksvegnettet vil redusere reisetidene på utvalgte ruter på riksvegnettet med om lag 10-35 minutter. Reisetidsgevinsten blir størst på strekningene E6/E136 Oslo-Ålesund, E39 Bergen-Ålesund, E6/rv 80/E8 Bodø-Tromsø og E6 Oslo-Trondheim. Den samlede reisetiden på kyststamvegen E39 Stavanger-Trondheim blir redusert med om lag 60 minutter. Ved siden av dette vil tiltak som økt driftsstandard for å bedre framkommeligheten vinterstid, raskere ferjer og mer frekvent ferjetilbud, samt tiltak for økt framkommelighet for ekspressbuss, redusere reisetiden. Tabell 5.5 viser effekter på reisetider der regjeringens forslag er sammenholdt med Statens vegvesens stamvegut-

redning med et 30-års perspektiv, og dagens reisetid.

Beregninger fra Jernbaneverket viser at de foreslåtte jernbaneprosjektene gir en samlet besparelse på om lag 3,5 mill. reisetidstimer og 450 000 timer i spart ventetid. Størst bidrag gir utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen, Dovrebanen og Oslo-Ski. Jernbaneverket har beregnet at de foreslåtte jernbaneinvesteringene vil redusere reisetiden på utvalgte region- og InterCity-tog med mellom 10 til 40 minutter. Reisetidsgevinsten blir størst på strekningen Oslo-Skien.

Rushtidsforsinkelser

Etappemål F3: Rushtidsforsinkelsene for næringsliv og kollektivtransport i de fire største byområdene skal reduseres i perioden.

Indikatorer:

F3.1 Forsinkelse for biltrafikken og lastebiltrafikken i rushtiden

F3.2 Hastighet for kollektivtransport på veg i rushtiden

F3.3 Punktlighet og regularitet for lokaltog i rushtiden

Etter Samferdselsdepartementets vurdering vil etappemålet om reduksjon i rushtidsforsinkelsene i de fire største byområdene bare kunne nå dersom lokale og regionale myndigheter styrker

Tabell 5.5 Reisetidsgevinster på utvalgte ruter på riksvegnettet i minutter. Måleindikator F2.1

| Rute | NTP 2010-2019 | Stamvegutredning | Dagens reisetid |
|----------------------------|---------------|------------------|-----------------|
| E18 Oslo-Kristiansand | 10 | 25 | 301 |
| E39 Kristiansand-Stavanger | 16 | 35 | 241 |
| E39 Stavanger-Bergen | 8 | 65 | 289 |
| E39 Bergen-Ålesund | 34 | 50 | 440 |
| E39 Ålesund-Trondheim | 14 | 30 | 367 |
| E6/rv 80 Trondheim-Bodø | 17 | 40 | 682 |
| E6/rv 80/E8 Bodø-Tromsø | 32 | 45 | 561 |
| E6/E8 Tromsø-Alta | 24 | 15 | 381 |
| E6 Alta-Kirkenes | 0 | 2 | 468 |
| E6 Oslo-Trondheim | 32 | 55 | 502 |
| E6/rv 3 Oslo-Trondheim | 22 | 35 | 460 |
| E6/E136 Oslo-Ålesund | 38 | 65 | 530 |
| E16 Oslo-Bergen | 15 | 45 | 503 |
| E16/rv 7/52 Oslo-Bergen | 26 | 60 | 491 |
| E134 Oslo-Haugesund | 25 | 50 | 446 |
| E18 Oslo-Ørje (Sverige) | 6 | 10 | 88 |

Tabell 5.6 Reisetidsgevinster på utvalgte region- og InterCity-tog i minutter. Måleindikator F2.2

| Strekning | NTP 2010-2019 | Stamnettutredning | Dagens reisetid |
|--------------------|---------------|-------------------|-----------------|
| Oslo – Skien | 42 | 57 | 162 |
| Oslo – Halden | 18 | 33 | 103 |
| Oslo – Lillehammer | 10 | 32 | 117 |
| Trondheim – Bodø | 14 | (Ikke beregnet) | 575 |

den lokale kollektivtrafikken og tar i bruk tiltak som begrenser personbilbruken. Det vises til nærmere omtale i kapittel 9.

Innsatsen på jernbanen vil i tillegg bidra til å forbedre punktlighet og regularitet for lokaltog bl.a. gjennom fornyelse av infrastruktur samt utbygging av nye dobbeltspor og kryssingsspor. Særlig i Oslo-området gjøres det et betydelig løft for å bedre kapasitets- og driftsstabiliteten i togtrafikken. Fornyelsestiltakene som nå gjennomføres og skal videreføres i planperioden i Oslo-tunnelen og på strekningene nærmest Oslo er avgjørende for å få et velfungerende transporttilbud for de reisende. Dette vil ikke bare bedre kvaliteten i trafikkavviklingen lokalt, men vil også være av stor betydning for resten av jernbanetrafikken.

Framkommelighet for gående og syklende

Etappemål F4: Framkommeligheten for gående og syklende skal økes i perioden

Indikatorer:

- F4.1 Antall km sammenhengende hovednett for sykkel i utvalgte byer og tettsteder
- F4.2 Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt

Regjeringen prioriterer tiltak som vil bidra til bedre framkommelighet for gående og syklende i planperioden. Flere gående og syklende vil gi miljø- og helsegevinster. Det legges opp til å bygge om lag 350 km gang- og sykkelveger i perioden. Det skal også bygges om lag 50 km gang- og sykkelveger finansiert med bompenger. I tillegg skal det som en del av store prosjekt på riksvegnettet bygges om lag 100 km gang- og sykkelveg. Til sammen vil det gi om lag 500 km nye gang- og sykkelveger.

For å øke framkommeligheten for gående og syklende ytterligere, er det viktig at fylkeskommuner og kommuner prioriterer slike anlegg langs fylkesveger og kommunale veger. Samferdselsdepartementet vil gå inn med tiltak som sikrer at planer

for slike anlegg i større grad vedtas og gjennomføres etter intensjonen. Satsingen på gang- og sykkelveger og regjeringens sykkelstrategi er nærmere omtalt i henholdsvis kapittel 6 og 9.

Avstandskostnader

Etappemål F5: Avstandskostnader mellom regioner skal reduseres i perioden

Indikator:

- F5.1 Transportkostnader for en gjennomsnittlig tungtransport på utvalgte ruter på riksvegnettet

Reduserte avstandskostnader mellom regioner er viktig for konkurransekraften i næringslivet og for å utvikle robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. Avstandskostnadene blir redusert med de tiltakene regjeringen foreslår i meldingen.

Det er en utfordring å operasjonalisere begrepet avstandskostnader. For å måle utviklingen i avstandskostnadene har Statens vegvesen utarbeidet en indikator som viser kostnader knyttet til tidsbruk, forbruk av diesel og andre kjørekostnader, bompenger og ferjebilletter for en tung bil (totalvekt over 3,5 tonn). Verdien av økt forutsigbarhet og tilgjengelighet er ikke tatt med.

Eksempler på tiltak som påvirker avstandskostnadene er vegutbedringer som gir kortere kjørelengde, jevnere kjøring og økt hastighet. Ferjeavløsningsprosjekter kan virke både positivt og negativt på avstandskostnadene, avhengig av lengde og/eller stigning for alternativ rute og bompenger. Videre er endringer i bompenger og ferjebilletter av betydning.

Beregningsverktøyet er ikke utviklet slik at det måler virkningene av økt drift og vedlikehold, raskere ferjer og mer frekvente ferjetilbud samt hvileplasser for effektiv avvikling av hviletid. Disse tiltakene vil gi mer forutsigbare og fleksible transporter og bidra til å redusere avstandskostnadene.

Tabell 5.7 Status og endring i transportkostnader i kroner for en gjennomsnittlig tung bil, utvalgte ruter (måleindikator F5.1). Negative tall er kostnadsbesparelse

| Rute | Fra | Til | Status 2010 | NTP 2010-2019 |
|---------------------|--------------|--------------|-------------|---------------|
| Hovedruter | | | | |
| E18 | Ørje | Kristiansand | 4 000 | -160 |
| E39 | Kristiansand | Trondheim | 19 700 | -170 |
| E6/rv 3/E6 | Svinesund | Trondheim | 7 000 | 30 |
| E6 | Trondheim | Kirkenes | 22 800 | -210 |
| E16 | Oslo | Bergen | 5 900 | 70 |
| Andre ruter | | | | |
| E16/rv 7/rv 52/E16 | Oslo | Bergen | 5 600 | -10 |
| E10 | Å | Riksgrensen | 4 200 | -110 |
| E6/rv 70 | Oslo | Kristiansund | 7 700 | -260 |
| E6/E136 | Oslo | Ålesund | 6 400 | 250 |
| E16/rv 7/rv 52/rv 5 | Oslo | Florø | 7 100 | -80 |
| E134 | Drammen | Haugesund | 4 800 | -110 |

Transportøkonomisk institutt har på oppdrag av Statens vegvesen, beregnet sparte transportkostnader for en tungtransport på utvalgte ruter på riksvegnettet. Det er store variasjoner mellom rutene. De største reduksjonene blir på E6/rv 70 Oslo–Kristiansund, E39 Kristiansand-Trondheim, E6 Trondheim-Kirkenes og E18 Ørje-Kristiansand. Strekninger der avstandskostnadene øker, skyldes stort sett at økningen i bompenger er større enn den beregnede innsparing i reisetid og kjørekostnader som skyldes nye veganleg. Det betyr at den fulle effekten av reduserte avstandskostnader først oppnås når bompengeneinnkrevningen avvikes på den enkelte strekning.

5.4.2.2 Trafikksikkerhet

Etappemål S1: Antall personer som blir drept eller hardt skadd i vegtrafikken skal reduseres med minst en tredel innen 2020

Indikatorer:

S1.1 Antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikkulykker

S1.2 Antall drepte i vegtrafikkulykker

Arbeidet med trafikksikkerhet bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Det er behov for et bredt spekter av virkemidler, der mange aktører må bidra. Som et skritt i retning av nullvisjonen har regjeringen satt som mål at antall

drepte eller hardt skadde i vegtrafikken i 2020 skal være redusert med minst en tredel sammenliknet med gjennomsnittet i årene 2005-2008. Dette er et svært ambisiøst mål. Til sammenligning er antall drepte redusert med ca. 35 pst de siste 20 årene, og regjeringen legger opp til å nå et tilsvarende mål i løpet av neste tiårsperiode. Transportsikkerhet er nærmere omtalt i kapittel 11.

Trafikksikkerhetsmålet forutsetter en opptrapping av trafikksikkerhetsinnsatsen hos en rekke aktører. Det vil være avgjørende for måloppnåelsen at det fastsatte etappemålet oppfattes forpliktende for alle de sentrale aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette omfatter Statens vegvesen, politiet, helsemyndighetene, skoleverket, lokale og regionale myndigheter, Trygg Trafikk og andre frivillige aktører. Det understrekes at bilistene har et selvstendig ansvar for en trygg atferd.

Den sterke satsingen på trafikksikkerhet reflekteres i en offensiv satsing på målrettede trafikksikkerhetstiltak samt utbygging av høyt trafikkerte riksveger. I tillegg vil innsatsen til trafikant- og kjøretøyrettede tiltak samt drift og vedlikehold, bli økt. Tiltak rettet mot møteulykker, som midtrekkverk, merket sperreområde eller annen midtmarkering, tillegges størst vekt, og ventes å gi et betydelig bidrag for å nå etappemålet om trafikksikkerhet. Innen drift og vedlikehold vil oppgaver som ivaretar trafikksikkerhet bli prioritert. Strekninger med mange og alvorlige ulykker vil bli fulgt opp spesielt. Vinterdriften, som omfatter brøyting, salting og strøing er også viktig for trafikksikkerheten.

I planperioden vil det i tillegg bli gjennomført en rekke tiltak som Samferdselsdepartementet mener vil bidra positivt til å redusere antall drepte eller hardt skadde, men det mangler et tilstrekkelig faglig grunnlag for å tallfeste virkningene. Dette gjelder bl.a. trafikksikkerhetskampanjer, tiltak rettet mot føreropplæring samt trafikantopplæring i skoler og barnehager.

Framtidig trafikkvekst vil være avgjørende for hvilket innsatsnivå som er nødvendig for å redusere antall drepte eller hardt skadde med en tredel. I beregningene er det lagt til grunn at en trafikkvekst i samsvar med prognosene vil gi 140 flere drepte eller hardt skadde i 2020 enn med dagens trafikkmengde. Dersom den årlige trafikkveksten i stedet blir like sterk som de siste 10 årene, vil dette gi 280 flere drepte eller hardt skadde i 2020 sammenliknet med dagens trafikkmengde, hvis ikke nye tiltak iverksettes.

5.4.2.3 Miljø

Regjeringen legger stor vekt på å begrense de negative virkningene transport har på miljøet. Forventet trafikkvekst og bygging av nye infrastrukturprosjekt som er nødvendige for å nå andre politiske mål, gjør imidlertid at det er krevende å komme så langt som ønsket på alle miljøområder.

Virkemidlene i Nasjonal transportplan er ikke alene tilstrekkelig for å nå klimamålet for transportsektoren. Dersom effektive tiltak også gjennomføres av regionale og lokale myndigheter kan tiltakene som regjeringen foreslår i denne meldingen og i andre sammenhenger, være tilstrekkelige til å nå klimamålet for transportsektoren. Videre forventes at NO_x-utslippene vil reduseres i planperioden. Nasjonal transportplans mål for lokal luftforurensing vil nås. For å nå støymålet er det nødvendig å utvikle nye virkemidler. FoU-tiltak og kilderettede tiltak vil bli prioritert. Etappemålet knyttet til å unngå inngrep i viktige naturområder og ivareta viktige økologiske funksjoner nås ikke fullt ut. Regjeringen legger vekt på å begrense antall inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrket jord.

Klimagassutslipp

Etappemål M1: Bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutslippene med 2,5-4,0 mill. tonn CO₂ ekvivalenter i forhold til forventet utslipp i 2020

Indikator:

M1.1 Utslipp av klimagasser fra transportsektoren målt i CO₂-ekvivalenter samlet og per sektor

Etappemålet for klimagassutslipp er i tråd med St.meld. nr. 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk hvor det heter at

«Regjeringens mål er at eksisterende og nye virkemidler i transportsektoren utløser en reduksjon i klimagassutslippene mellom 2,5-4 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i denne sektoren i forhold til den referansebanen som legges til grunn.»

Transportsektoren – slik den er avgrenset i klimameldingen og dermed også i etappemålet for klimagassutslipp – omfatter flere utslippskilder enn de som behandles i denne meldingen. Videre er det slik at virkemidlene innen transportsektoren er fordelt på flere forvaltningsnivåer og myndigheter. Dette illustrerer viktigheten av å få til samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer og myndigheter.

Transportsektoren var ansvarlig for 25 pst av klimagassutslippene i Norge i 2007. CO₂-utslippene fra transportsektoren kan reduseres ved å redusere transportomfanget eller ved å gå over til mer miljøvennlige transportformer, samt ved å bruke drivstoff som gir lavere CO₂-utslipp. I St.meld. nr. 34 (2006-2007) ble det presentert en rekke tiltak for å få en reduksjon av utslippene fra transportsektoren. Av meldingen framkommer det at det vil være nødvendig med tekniske tiltak, som nye typer drivstoff og motorteknologi, FoU, tiltak for å redusere bilbruken og endre transportmiddelfordelingen, samt internasjonale reguleringer av luftfarten.

Gjennom transportpolitikken tas det viktige grep for å få ned utslippene. I denne meldingen foreslås derfor en kraftig satsing på jernbaneinvesteringer, satsing på sjøtransport og tiltak for gående og syklende og kollektivtrafikktiltak. Tiltakene vil ha best effekt dersom regionale og lokale myndigheter følger opp med mer effektiv arealplanlegging og restriksjoner overfor biltrafikken. Tekniske forbedringer i bilparken og økonomiske virkemidler som bidrar til tidligere introduksjon av mer miljøvennlige biler og endret forbrukeradferd, vil være av stor betydning for å redusere klimagassutslippene i transportsektoren.

Dersom effektive tiltak også gjennomføres av regionale og lokale myndigheter kan de tiltak som regjeringen presenterer i Nasjonal transportplan og i andre sammenhenger være tilstrekkelige til å

nå klimamålet for transportsektoren. Samferdselsdepartementet vil presisere at det er betydelig usikkerhet knyttet til om målet nås. Det største usikkerhetsmomentet er hvor raskt innfasingen av ny lavutslippsteknologi vil skje. Det er også usikkerhet knyttet til metodeverktøyet for å måle klimaeffekter av ulike tiltak. Regjeringen vil bidra til å utvikle bedre verktøy, som bl.a. tar høyde for å se effektene av ulike tiltak bedre i sammenheng.

NO_x-utslipp

Etappe mål M2: Redusere NO_x-utslippene i sektoren

Indikator:

M2.1 Utslipp av nitrogenoksider/forsurende utslipp fra transportsektoren samlet og per sektor

I 2007 var NO_x-utslippene på 193 500 tonn, hvorav transport bidro med ca. 43 prosent.

NO_x-utslipp for sjøfart har økt siden 1990 på grunn av økt aktivitet i sektoren, mens utslippene fra vegtrafikk, som følge av strengere avgasskrav, er kraftig redusert. Reduksjonen har vært 26 pst fra 1990 til 2006. Det forventes at NO_x-utslippene vil reduseres ytterligere i planperioden.

I 2007 ble det innført en NO_x-avgift. I 2008 inngikk Miljøverndepartementet en avtale med 14 næringsorganisasjoner om reduksjon av NO_x-utslippene. Organisasjonene har forpliktet seg til å sikre at de årlige NO_x-utslippene fra kildene som omfattes av avtalen reduseres med 30 000 tonn innen utgangen av 2011. Virksomheter som slutter seg til avtalen fritas for NO_x-avgift for årene 2008-2010. Virksomhetene forplikter seg samtidig til å betale bidrag til næringslivets NO_x-fond og til å gjennomføre tiltak på eget anlegg i tråd med fondets beslutninger. Fondet gir støtte til finansiering av utslippsreduserende tiltak.

Lokal luftforurensing og støy

Etappe mål M3: Bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensing og støy

Indikatorer:

M3.1 Antall bosatte i områder utsatt for timemiddelkonsentrasjoner av NO₂ over nasjonale mål (150 µg/m³ maks 8 timer per år)

M3.2 Antall bosatte i områder utsatt for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM10) over nasjonale mål (50 µg/m³ maks 7 dager per år)

M3.3 Støyplageindeks (SPI)

M3.4 Antall personer utsatt for over 38 dB innendørs støynivå

Etappe målet er å bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensing og støy.

Transportpolitikken vil bidra til at nasjonale mål for lokal luftkvalitet nås i løpet av perioden. For å nå støymålet er det nødvendig å utvikle nye virkemidler. FoU-tiltak og kilderettede tiltak vil bli prioritert. I tillegg til tiltakene rettet mot lokal luftforurensing og støy, vil klimatilak og tiltak omtalt i bykapitlet bidra positivt til å nå målene. Støymålet ligger derfor fast.

Lokal luftforurensing

Vegtrafikken er den viktigste årsaken til høye konsentrasjoner av lokal luftforurensing. I tillegg bidrar skip til betydelige utslipp i flere havner.

Lokal luftforurensing fra transport er først og fremst et problem i byene. Luftkvaliteten i byene har blitt bedre, og konsentrasjonen av svevestøv har vist størst nedgang. Ingen byer hadde overskridelser av grenseverdiene for svevestøv i 2008, eller timeverdier for NO₂, men det var overskridelser av kravet for årsmiddelkonsentrasjon av NO₂ langs de største vegene. De nasjonale 2010 målene for PM10 og NO₂ ble overskredet langs de største vegene i flere byer.

Virkemidler for å redusere konsentrasjonene av svevestøv er innføring av miljøfartsgrense og støvdemping med saltløsning. Ordningen med piggdekkgebyr er vellykket og vil bli videreført.

Utslippene av nitrogenoksider (NO_x), som består av nitrogenoksid (NO) og nitrogendioksid (NO₂), er kraftig redusert de siste årene. Konsentrasjonen av NO₂ har imidlertid ikke hatt samme nedgang. I alle de største byene var årsmiddelkonsentrasjonen høyere enn grenseverdien for lokal luftkvalitet. Det er innført avgasskrav som vil gi nedgang i utslippene etter hvert som bilparken skiftes ut.

Støy

Ved behandling av St.meld. nr. 26 (2006-2007) Rikets miljøpolitikk og rikets miljøtilstand, sluttet Stortinget seg til et nytt resultatmål for støy. Støyplogen skal reduseres med 10 pst innen 2020 i forhold til 1999, og antall personer utsatt for over 38 dB innendørs støynivå skal reduseres med 30 pst innen 2020 i forhold til 2005. Det nasjonale støymålet er ikke fordelt på sektorer eller transportmiddel.

Vegtrafikken bidrar til omlag 80 pst av den beregnede støyplagen, mens luftfart og jernbane bidrar med 4 pst hver. Produktstøy og nabostøy er store kilder til støyplage, men inngår ikke i beregningen fordi den er vanskelig å beregne. Rundt halvparten av beregnet støyplage fra vegnettet er knyttet til fylkeskommunale og kommunale veger. Andelen vil øke betydelig etter 2010 som følge av forvaltningsreformen. Muligheten for å redusere støyplagen avhenger av innsats langs hele vegnettet, teknisk utvikling av bildekk og biler og utvikling i støy fra andre kilder. Med dagens virkemidler vil det bli vanskelig å nå det nasjonale målet for støyplage. Samferdselsdepartementet vil satse på tiltak for å redusere støyplagen for de som er utsatt for de høyeste støynivåene, og på forskning og utvikling knyttet til kilderettede tiltak. Tiltak som bl.a. støyskjerming, fasadetiltak og omkjøringsveger vil i tillegg til de kilderettede tiltakene, bidra til at det nasjonale målet for innendørs støy trolig kan nås.

Støyplagen fra jernbanen og luftfart forventes å bli redusert. For jernbanen skyldes dette skinnesliping og utskifting til mindre støyende tog, mens det for luftfart vil være en naturlig utskifting av eldre til mer stillegående fly.

Havnene er tradisjonelt lokalisert nær bysentra og tettbygde områder, noe som kan skape miljøkonflikter. Moderne og effektive havneterminaler har døgkontinuerlig drift, og støy og andre miljøulempene kan være vanskelig å løse. Havnene bør derfor legges vekt på god planlegging og iverksettelse av avbøtende tiltak som er nødvendig for å eliminere eller redusere ulempene.

Viktige naturområder og økologiske funksjoner

Etappe mål M4: Unngå inngrep i viktige naturområder og ivareta viktige økologiske funksjoner

Indikatorer:

- M4.1 Antall daa inngrep i eller nærføring til nasjonalparker og landskapsvernområder
- M4.2 Antall daa inngrep i eller nærføring til naturreservater
- M4.3 Prosjekter med meget stor negativ konsekvens for naturmiljø
- M4.4 Andel utbedrede registrerte konflikter mellom transportnettet og biologisk mangfold

Norge har som mål å stoppe tapet av biologisk mangfold. Utbygging av samferdselsanlegg innebærer naturinngrep som i større eller mindre grad får konsekvenser for matjord, naturmiljø og

biologisk mangfold. Regjeringen prioriterer høyt å ta vare på norsk natur og verne om naturmangfoldet.

Etappe målet er både knyttet til å unngå inngrep i viktige naturområder og til å ivareta viktige økologiske funksjoner. Med den betydelige satsingen på infrastruktur som regjeringen foreslår i meldingen, vil det skje enkelte inngrep i viktige naturområder. Det vil bli iverksatt tiltak for å begrense og kompensere for inngrepene i hvert enkelt prosjekt.

Investeringsprosjektene som foreslås i denne meldingen vil medføre inngrep i eller nærføring til om lag 10 900 daa nasjonalparker og landskapsvernområder samt om lag 2 930 daa naturreservater. Når regjeringen likevel foreslår prosjekter som medfører inngrep i viktige naturområder gjøres dette for å oppnå betydelige framkommelighets- og sikkerhetsgevinster.

Viktige økologiske funksjoner vil bli ivaretatt i planperioden. Utbedringer av eksisterende infrastruktur vil trolig medføre at en stor del av konfliktene med biologisk mangfold og vannmiljø blir utbedret.

Kulturminner og dyrket jord

Etappe mål M5: Begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrket jord

Indikatorer:

- M5.1 Kulturminner som går tapt eller får redusert kvalitet på grunn av nyanlegg
- M5.2 Antall daa kulturmiljøer som går tapt eller får redusert verdi på grunn av nyanlegg
- M5.3 Antall daa dyrket jord til transportformål
- M5.4 Spesielt viktige kulturlandskap som får redusert sin verdi vesentlig som følge av nyanlegg

Regjeringen legger vekt på å begrense antall inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrket jord. For hvert enkelt prosjekt søkes det å gjøre inngrepet minst mulig og kompensere for dette.

Riksvegprosjektene som er foreslått vil medføre inngrep i eller nærføring til 164 viktige kulturminner og 473 daa viktige kulturmiljøer. På den annen side vil det legges økt vekt på å ivareta statens egne kulturminner langs eksisterende infrastruktur.

Etatene har anslått inngrep i dyrket jord på grunn av riksvegprosjektene til 5 510 daa, mens inngrep i dyrket jord på grunn av jernbanepro-

sjekter er om lag 355 daa. Dette tilsvarer til sammen 5 pst av omdisponert dyrket jord de siste 10 årene.

Det er gjennomført en oppdatering av kartleggingen av hva som betraktes som verdifullt kulturlandskap. Virkningen av det foreslåtte investeringsprogrammet er foreløpig ikke anslått. Det vil i budsjettene rapporteres om inngrepene som foretas i planperioden.

Utslipp av olje og kjemikalier til sjøs

Etappemål M6: Unngå utslipp av olje eller andre miljøfarlige kjemikalier som følge av uønskede hendelser til sjøs

Indikator:

M6.1 Utslipp av olje og andre kjemikalier som følge av uønskede hendelser til sjøs

En styrking av sjøsikkerheten står sentralt i arbeidet for å legge til rette for sjøtransporten som moderne, miljøvennlig og effektiv transportform. Det viktigste er å hindre ulykker gjennom forbyggede tiltak, slik at skader på miljø kan unngås. I forbindelse med arbeidet med St.meld. nr. 14 (2004-2005) «På den sikre sidensjøsikkerhet og oljevernberedskap» ble det foretatt analyser av miljørisikoen knyttet til skipstrafikken i norske farvann. Disse analysene viste at risikoen for miljøskade var forventet å øke på bakgrunn av økt trafikk langs norskekysten dersom man ikke iverksatte risikoreduerende tiltak. Kystverket vil derfor i planperioden blant annet satse på tiltak knyttet til navigasjonshjelpemidler, trafikkovervåking samt arbeide for etablering av seilingsleder langs Vest- og Sørlandet.

Regelverk for skip er under stadig utvikling og bidrar til at strengere krav stilles til skip og mannskap, jf. ny skipssikkerhetslov som trådte i kraft i juli 2007. Dette reduserer sannsynligheten for uhell.

5.4.2.4 Universell utforming

Etappemål U1: Kollektivtransportssystemet skal bli mer universelt utformet i perioden

Indikatorer:

- U1.1 Andel stamruter for kollektivtransport på veg i de fire største byene som er universelt utformet
- U1.2 Andel av store kollektivknutepunkt som er universelt utformet

- U1.3 Andel jernbanestasjoner og -holdeplasser som er tilgjengelige for alle
- U1.4 Andel jernbanestasjoner og -holdeplasser som er universelt utformet
- U1.5 Andel jernbanestasjoner og -holdeplasser der informasjonssystemene er universelt utformet
- U1.6 Andel lufthavner som er universelt utformet
- U1.7 Andel lufthavner der informasjonssystemene er universelt utformet
- U1.8 Andel ferjesamband i riksvegferjedriften som er universelt utformet

Et universelt utformet transportsystem kan brukes av alle.

All ny infrastruktur skal utformes etter prinsippet om universell utforming. Etatene og Avinor har gjort en kartlegging av innsatsen som skal til for å få et universelt utformet transportsystem. De peker på et omfattende behov. På riksvegnettet er det mer enn 6 500 holdeplasser. Det vil koste om lag 2 mrd. kr å tilrettelegge disse for universell utforming. Det er totalt om lag 65 000 bussholdeplasser og knutepunkter i Norge. Om lag 60 000 trenger oppgradering for å tilfredsstille kravene til universell utforming. Behovet for hele det offentlige vegnettet er anslått til om lag 15 mrd. kr. Kostnadsanslaget er svært usikkert.

Det er om lag 360 jernbanestasjoner med persontrafikk i Norge. Kostnadene for å oppgradere hele nettet til standarden tilgjengelighet for alle er anslått til om lag 2,5 mrd. kr. En oppgradering til standarden universell utforming koster vesentlig mer.

Regjeringens prioriteringer innebærer at transportsystemet blir mer universelt utformet i planperioden. De store ressursene som kreves for å få et fullt ut universelt utformet kollektivsystem, gjør at utviklingen må skje gradvis. Satsingen på universell utforming er nærmere omtalt i kapitlene 6 og 13.

Med satsingen på universell utforming legger Samferdselsdepartementet til grunn at nærmere 100 kollektivknutepunkter og 1 500–2 000 av totalt 6 500 holdeplasser på riksvegnettet blir oppgradert til ønsket standard i løpet av planperioden. Holdeplassene med flest passasjerer oppgraderes først.

For jernbanen vil satsingen bidra til å sikre tilgjengelighet for alle på svært mange stasjoner, og de mest trafikkerte knutepunktstasjonene vil få en universell utforming.

For sjøtransporten må det stilles krav til utformingen av både den landbaserte infrastrukturen og til utformingen av skipene. Utformingen av passasjerterminaler reguleres av plan- og bygningsloven, som vil ta inn bestemmelser om universell utforming i tråd med lov mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne. Sjøfartsdirektoratet har i tillegg fastsatt forskrift om krav om universell utforming på passasjerskip i innenriksfart, med virkning fra 1.1.2009.

Tilgjengeligheten er etter Avinors vurdering tilfredsstillende på de fleste lufthavner. Imidlertid er det fortsatt utfordringer på flere lufthavner knyttet til de ulike elementene i reisekjeden fra ankomst til lufthavnen til plassering om bord i flyet. Avinor vil arbeide med å forbedre tilgjengeligheten til lufthavnene.

Ferjesambandene trafikkeres av ferjer som har stor variasjon med hensyn til tilgjengelighet. Kravet om universell utforming vil bli innført fortløpende etter hvert som de enkelte samband lyses ut på anbud.

Informasjonen skal under selve reisen, på stasjoner, holdeplasser og knutepunkter gis på en slik måte at den kan oppfattes uansett type funksjonshemming. I planperioden vil det bli lagt betydelig vekt på utvikling av informasjonssystemene.

5.5 Vurdering av mål om likestilling i transportsektoren

Transportpolitikken skal ivareta en rekke mål og hensyn. I arbeidet med å utvikle en målstruktur har andre mål for transportpolitikken vært vurdert å ta inn i målstrukturen. Samferdselsdepartementet har i den sammenheng vurdert om det er et behov for å sette et eget mål om utvikle et transportsystem som er likestilt mellom kjønnene.

I Dokument nr. 8:71 (2003-2004) foreslås det at «Likestilling skal være et mål for transportpolitikken. Målet skal være et likestilt transportsystem, der transportsystemet er utformet etter både kvinners og menns transportbehov».

I arbeidet med Nasjonal transportplan har kjønnsdimensjonen blitt vektlagt. Som et underlag for arbeidet har Samferdselsdepartementet fått utført en utredning fra Transportøkonomisk institutt (TØI-rapport 866/2006) om transportpolitikken betydning for likestilling. Rapporten peker på at transport i seg selv er et hjelpemiddel for å oppnå andre mål eller tilfredsstillende andre behov.

Arbeid for likestilling i transportpolitikken må ta utgangspunkt i ulikheter mellom kvinner og menn i behov for transport, og at tilgangen til transportressurser har betydning for muligheten til deltakelse i samfunnet.

Rapporten viser at av alle daglige reiser i 2005 ble 62 pst av menns reiser gjort som bilfører, mens tilsvarende andel for kvinner var 47 pst. Kvinner er i større grad brukere av andre transportalternativer enn bil, i første rekke kollektivtransport. Kvinner har også en mer positiv holdning til kollektivtransport enn menn. Ved utformingen av transportsystemet bør det legges vekt på at kvinner i større grad enn menn opplever utrygghet knyttet til bruk av kollektivtilbudet. Forbedringer av det fysiske miljøet, utforming av terminaler og stasjoner og sikkerhetskontroll på transportmidlene er tiltak som fremmer tilgjengelighet for alle trafikantgrupper.

Regjeringen satser betydelig på kollektivtransport. Kvinners særskilte behov knyttet til bruk av kollektivtransport er således ivaretatt gjennom regjeringens forslag til transportpolitikk i denne meldingen. I et mer langsiktig perspektiv er det grunn til å anta at kvinner og menn vil nærme seg hverandre i bruk av transportsystemet. Kvinners bruk kjennetegnes ved at de blant annet i mindre grad enn menn har tilgang til bil i jobb og har et lavere lønnsnivå. I den grad dette er forhold som jevner seg ut som følge av den generelle likestillingspolitikken, vil også kvinner og menns transportvaner kunne bli mer like. De med lav inntekt bruker kollektivtransporten mest, og innsatsen for å forbedre kollektivtransporten kan også ses som et positivt tiltak for å øke tilgjengeligheten til transportsystemet for lavinntektsgrupper.

Regjeringens kraftige satsing på kollektivtransport, utvikling av gode knutepunkt og tilrettelegging for mer smidig overganger mellom transportmidler er ikke motivert ut fra et likestillingsperspektiv, men ut fra at dette er slik framtidens transportsystem bør utformes til nytte for alle innbyggere. Likevel vil en slik politikk virke utjevnen-de fordi blant annet kvinner og lavinntektsgrupper, som er overrepresentert blant kollektivbrukere, vil få et bedre transporttilbud. Samferdselsdepartementet mener på denne bakgrunn at det ikke er behov for å sette et eget transportpolitisk mål om likestilling. Det er likevel nødvendig å vurdere betydningen av kjønnsforskjeller når transportpolitikken utformes.

5.6 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010-2019 i de årlige budsjettene

Målstrukturen skal være førende for transportetatenes handlingsprogrammer og Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementets årlige budsjetter. Oppfølgingen i budsjettene skal skje ved å følge utviklingen i utvalgte indikatorer i forhold til status ved inngangen til planperioden (2010) og vil være et ledd i styringen av den overordnede nasjonale transportpolitikken.

Virkemidler som transportmyndighetene ikke har direkte ansvar for er av stor betydning for flere av etappemålene. Ved rapportering i budsjettet vil det bli lagt vekt på å skille mellom utviklingen i indikatorer som kan forklares med innsatsen det legges opp til i Nasjonal transportplan og utviklingen som kan relateres til andre forhold. Eksempelvis påvirkes utviklingen av antall drepte eller hardt skadde av hvor sterk trafikkveksten blir. Måloppnåelse i planperioden vil også avhenge av tiltak og prioriteringer hos andre aktører, som politiet og fylkeskommunene.

Målstrukturen omfatter områder som regjeringen ønsker å ha særlig oppmerksomhet på i planperioden, for å snu en uheldig utvikling eller for å forsterke positive trender. Det vil være en rekke områder som ikke er omtalt i målstrukturen, som er viktige i departementenes etats- og eierstyring. Dette gjelder f.eks. sikkerhet i jernba-

ne- og luftfartssektoren, der det høye nivået på sikkerheten skal opprettholdes.

Det vil være sammenheng mellom målstrukturen i den overordnede transportpolitikken og resultatmålene som anvendes i styringen av etater og selskap. Som et eksempel på denne sammenhengen har vi nedenfor kort skissert departementenes opplegg for mål- og resultatstyring av Jernbaneløst og Kystverket.

Oppfølging av NTP 2010-2019 for Jernbaneløst gjennom mål- og resultatstyring

Samferdselsdepartementet og Jernbaneløst har i de siste årene hatt et løpende arbeid med å videreutvikle mål- og resultatstyringen av Jernbaneløst som det rapporteres på i den årlige budsjettproposisjonen, jf. St.prp. nr. 1 (2008-2009). Utgangspunktet for Samferdselsdepartementet er at økonomiske ressurser som stilles til disposisjon for Jernbaneløst, skal utnyttes på en kostnadseffektiv måte og brukes til å forbedre kvaliteten på jernbanens infrastruktur.

Satsingen på jernbane som regjeringen har gjennomført og som ytterligere økes for planperioden 2010-2019, skal gi en klar forbedring i Jernbaneløsts tjenestetilbud de kommende år. Med utgangspunkt i de økonomiske planrammene for 2010-2019 legges det opp til følgende mål for periodene 2010-2013 og 2014-2019 som det skal rapporteres på i de årlige budsjettene, jf. tabell 5.8:

Tabell 5.8 Resultatmål for Jernbaneløsts virksomheter

| | Status 2008 | Mål 2013 | Mål 2019 |
|--|-------------|---------------|---------------|
| <i>Oppetid og regularitet</i> | | | |
| Oppetid i prosent | 98,5 | 99,2 | 99,3 |
| Regularitet i prosent | 98,0 | 99,0 | 99,2 |
| <i>Sikkerhet¹</i> | | | |
| Antall drepte, gj.snitt siste 20 år | 6,9 | -4,5 pst p.a. | -4,5 pst p.a. |
| Antall personskader, gj.snitt siste 3 år | 235 | -4,5 pst p.a. | -4,5 pst p.a. |
| Antall skader, gj.snitt siste 3 år | 862 | -4,5 pst p.a. | -4,5 pst p.a. |
| <i>Kundetilfredshet</i> | | | |
| NSBs kundeundersøkelse | 65 | 71 | 77 |
| Brukerundersøkelse i togselskapene | 3,2 | 3,8 | 4,5 |
| <i>Tilgjengelighet²</i> | | | |

¹ Utgangspunkt er mål for 2009

² Indikator under utvikling

Oppetid i jernbanenettet

Jernbaneverkets viktigste mål for god punktlighet og regularitet i togtrafikken er oppetiden. Oppetid defineres som antall forsinkelsestimer i togtrafikken på grunn av feil på jernbanenettet målt i forhold til den samlede planlagte togproduksjonen per år. Det er satt et resultatmål på 99,2 pst i 2013, som skal forbedres til 99,3 pst i 2019.

Regularitet i togtrafikken

Regulariteten viser andel av faktisk kjørte tog i forhold til oppsatt ruteplan. Et tog kan være innstilt på hele eller deler av en strekning. Det settes et regularitetsmål for Jernbaneverket på 99,0 pst i 2013 som forbedres til 99,2 pst i 2019.

Punktlighet i togtrafikken

Punktlighet viser andelen av tog som er i rute til endestasjonen. Det rapporteres på forsinkelser på den enkelte togstrekning for det enkelte togselskap. Målet er at 90 pst av alle tog skal være i rute til endestasjonen, unntatt flytoget på Gardermobanen, hvor målet er 95 pst mellom Oslo S og Gardermoen.

Tilgjengelighet

Det arbeides med å utvikle hensiktsmessige indikatorer for tilgjengeligheten på stasjoner og plattformer, spesielt med henblikk på funksjonshemmede. Dette arbeidet er ikke kommet langt nok til at det kan knyttes konkret måltall for tilgjengelighet i denne meldingen.

Andre sentrale resultatmål

Sikkerhet: Som et overordnet mål for jernbanetrafikken er det lagt til grunn en nullvisjon om ingen drepte eller hardt skadde personer i jernbanetrafikken. Det settes mål om en årlig reduksjon i uønskede hendelser på 4,5 pst i antall drepte, antall personskader og antall hendelser med skader.

Kundetilfredshet: Trafikantenes grad av tilfredshet med Jernbaneverkets tjenester fastlegges gjennom service- og kvalitetsnivået på stasjonene. Resultatet fra siste kundetilfredshetsmåling viste en forbedring fra høsten 2007 til høsten 2008 med et gjennomsnitt på 66 pst som var svært fornøyde og ganske fornøyde. Det legges opp til en forbedring til 71 pst i 2013 som forbedres til 77 pst i 2019.

Brukerundersøkelser: Jernbaneverket gjennomførte i 2007 en spørreundersøkelse blant togselskapene om hvor fornøyde de var med Jernbaneverkets tjenester og opptreden. Undersøkelsen ble lagt opp med en score fra 6 til 1, hvor 6 var topp og 1 var bunn, og Jernbaneverket oppnådde en gjennomsnittlig score på alle spørsmålene på 3,2. Det legges opp til et mål som viser en gjennomsnittlig forbedring på 3,5 pst p.a. For 2013 settes et mål om en score som er lik eller større enn 3,8 som økes til en score som er lik eller større enn 4,5 i 2019.

Oppfølging av NTP 2010-2019 for Kystverket gjennom mål- og resultatstyring

Fiskeri- og kystdepartementet arbeider sammen med Kystverket med å utforme et godt opplegg for mål- og resultatstyring. Kystverket rapporterer jevnlig på indikatorer som blant annet omhandler oppfølgingen av Nasjonal transportplan, slik som gjennomførte farleds- og fiskerihavneprosjekter. Det rapporteres også på operativ oppetid på navigasjonsinnretninger, tilgjengelighet på AIS-data, antall ulykker med los ombord, inngrep fra trafikksentralene for å avklare trafikksituasjoner og antall skipsulykker som enten skyldes svikt i trafikksentraltjenester eller manglende håndhevelse av regelverket.

Bakgrunnen for arbeidet med mål- og resultatstyring er å effektivisere Kystverkets ressursbruk. Fiskeri- og kystdepartementet legger Kystverkets rapportering til grunn for omtale av oppfølgingen av Nasjonal transportplan i den årlige budsjettproposisjonen.

6 Økonomiske rammer

Regjeringen vil:

- Øke satsingen på transportsektoren med 100 mrd. kr sammenliknet med den vedtatte planrammen for NTP 2006-2015. Dette tilsvarer en økning på 45 pst. Dette gjenspeiler regjeringens vilje til å utvikle en framtidsrettet infrastruktur. Bedring av transportstandarden er av stor betydning for å utvikle et konkurransedyktig næringsliv og levedyktige lokalsamfunn i hele landet.
- Fortsette å bruke bompenger der det er lokal tilslutning. I tillegg til den kraftige økningen i statlige midler legges det til grunn om lag 60 mrd. kr i annen finansiering på riksvegnettet i planperioden.
- Styre mot et mål om at antall drepte eller hardt skadde i trafikken skal reduseres med minst en tredel innen 2020. Viktige tiltak er økt satsing på programområdet for trafikkssikkerhet, drift og vedlikehold samt strekningsvise utbygginger for å bedre trafikkssikkerheten på veg.
- Bidra til at klimamålet for transport nås. Gjennom transportpolitikken tas viktige grep for å få ned utslippene, bl.a. gjennom godsstrategien for jernbane og sjøtransport, samt tiltak for gående og syklende og økt satsing innen kollektivtransport.
- Styrke lokale myndigheters mulighet til å utvikle en mer miljøvennlig transport- og arealpolitikk. Dette gjøres gjennom utvikling av mer effektive planleggingsverktøy i plan- og bygningsloven, større statlig innsats til kollektivtransport og sykkelvegnett, sterkere statlige krav og forventninger til lokale prioriteringer og en dobling av belønningsordningen for kollektivtrafikk.
- Legge opp til en differensiert transportpolitikk ved å innrette den statlige økonomiske innsatsen slik at jernbanesatsingen blir størst i byområdene, mens veksten i vegsatsingen blir størst i de øvrige delene av landet.
- Øke satsingen på drift og vedlikehold slik at det tas bedre vare på den kapitalen som er lagt ned i infrastrukturen for veg, bane og sjøtransport. Dette er viktig for å få en effektiv og sikker utvikling av trafikken og vil også gi miljøgevinster.
- Øke investeringsnivået for veg og bane betydelig. I gjennomsnitt over planperioden vil investeringer i store riksvegprosjekt øke med om lag 2,2 mrd. kr årlig, eller 80,3 pst, og store jernbaneinvesteringer vil øke med om lag 2 mrd. kr årlig, eller 98,5 pst, i forhold til NTP 2006-2015. Denne satsingen gjør at en rekke riksvegruter får en kraftig standardbedring og at utbyggingen av dobbeltspor i InterCity-området intensiveres ytterligere.
- Øke satsingen på målrettede investeringstiltak (programområder), som bl.a. trafikkssikkerhetstiltak og gang- og sykkelveger, på riksvegnettet med om lag 1,3 mrd. kr, eller 179,6 pst, i gjennomsnitt over planperioden i forhold til NTP 2006-2015.
- Øke satsingen på rassikringstiltak på vegnettet til 1 mrd. kr årlig. Dette er viktig for å redusere antall rasulykker og øke tryggheten og forutsigbarheten for vegtransporten.
- Sette av 5 126 mill. kr per år til investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. Utgangspunktet er rammene for 2009-budsjettet. For å få en helhetlig standard på hele vegnettet er det viktig at fylker og kommuner settes i stand til å prioritere det vegnettet de har ansvar for. Etter forvaltningsreformen blir rammene til fylkesveger lagt i de årlige kommuneproposisjoner som en del av rammetilskuddet. Økonomiske rammer for fylkesvegnettet i NTP er planrammer slik de ville være uten forvaltningsreformen. Endelig ramme, fordeling mellom stat og fylker og fordeling mellom fylkene avklares i kommuneproposisjonen for 2010. I tillegg vil regjeringen innføre en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene. Det legges til grunn en ramme på 2 mrd. kr per år i planperioden 2010-2019. Midlene som tilføres gjennom rammetilskuddet og rentekompensasjonsordningen skal gi grunnlag for en aktivitetsvekst som vil gi økt standard på fylkesveger og større satsing på kollektivtiltak.
- Bidra til en tilnærmet dobling av godskapasiteten på jernbane gjennom utbygging av flere

kryssingsspor og økt terminalkapasitet. Kapasitetsøkende tiltak vil i gjennomsnitt utgjøre 485 mill. kr per år i perioden 2010-2019. I tillegg vil regjeringen gjennomføre en fullstendig modernisering av Alnabruterminalen, som er et nasjonalt knutepunkt for godstransport. Dette vil legge til rette for en ytterligere overføring av godstransport fra veg til jernbane. Sammenliknet med NTP 2006-2015 vil ressursbruken til kapasitetsøkende tiltak og terminaler mer enn dobles i planperioden.

- Bedre tilbudet i ferjedriften. Det settes av totalt 1 776 mill. kr årlig, hvorav 1 364 til fylkesvegferjer. Med forventede gevinster gjennom konkurranseutsetting vil dette nivået gi rom for kapasitetsøkning og modernisering av ferjedriften i tråd med påregnet trafikkvekst. Det skal vurderes nærmere om fylkesvegferjene skal innlemmes i inntektssystemet eller om midlene skal øremerkes på Samferdselsdepartementets budsjett. Etter planen vil rammer til fylkesvegferjene avklares i kommuneproposisjonen for 2010.
- Styrke sjøtransportens konkurranseevne ved å fjerne kystgebyret og årsavgift for havnesikkerhet. Dette vil redusere sjøtransportens kostnader med om lag 115 mill. kr årlig sammenliknet med 2009.
- Bidra til styrket sikkerhet og framkommelighet langs kysten gjennom farledsutbedringer. I gjennomsnitt over planperioden vil investeringene i farledsutbedringer øke med 173 mill. kr årlig, eller 153 pst, i forhold til NTP 2006-2015. Samlet settes det i perioden 2010-2019 av 1 085 mill. kr årlig i statlige midler til Kystverkets virksomhetsområder. Dette er en økning på 471 mill. kr, eller 77 prosent, sammenliknet med NTP 2006-2015. Statlig beredskap mot akutt forurensing er ikke en del av NTP-rammen.
- Legge til rette for næringsvirksomhet langs kysten gjennom investeringstiltak i fiskerihavner
- Øke innsatsen til gang- og sykkelveger betydelig. Flere gående og syklende vil gi miljøgevinster og bidra til utviklingen av triveligere bymiljø. Videre vil satsingen gi et tryggere tilbud til gående og syklende langs mange hovedveger i distriktene.
- Øke satsingen på tiltak for å få et mer universelt utformet og tilgjengelig kollektivtransportsystem.
- Avinor har anslått et samlet investeringsbehov i planperioden 2010-2019 på 20-25 mrd. kr i utvidet kapasitet, bedre sikkerhet og mer tidsmes-

sige og attraktive terminaler. Samferdselsdepartementet vil sikre at Avinor har rammevilkår som gjør selskapet i stand til å løse oppgavene selskapet er satt til å ivareta. Avinor må arbeide videre med å effektivisere driften av selskapet.

6.1 Hovedprioriteringer innenfor de økonomiske planrammene

Regjeringen vil tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling, jf. kapittel 5. utfordringene på de fire hovedinnsatsområdene; framkommelighet og regional utvikling, transportsikkerhet, miljø og universell utforming er nærmere beskrevet senere i meldingen. Følgende utfordringer for veg, bane og sjø framheves spesielt:

- Det er fremdeles altfor mange drepte og skadde i vegtrafikken. Det er derfor nødvendig å styrke innsatsen ytterligere for å få ned antall ulykker og dødsfall på vegene.
- Klima- og andre miljøutfordringer er store i transportsektoren. Det kreves en kraftfull og bredt sammensatt virkemiddelbruk for å redusere klimagassutslippene og andre negative miljøvirkninger av transport.
- Over tid har vi fått et økt gap mellom transportbehov og standarden på infrastrukturen. Kapasitetsproblemer på vegnettet og flaskehalsar gir betydelige ekstrakostnader for befolkning og næringsliv. Dagens jernbanenett er mer enn fullt utnyttet i rushtiden på de trafikk-tunge strekningene og det er ikke plass til flere tog.
- Jernbanenettets tekniske tilstand er ikke tilfredsstillende. Store deler av jernbanenettet har høy gjennomsnittsalder og en tilstand som medfører at det oppstår mange feil i anleggene. Dette gjør det nødvendig å øke fornyelsen av jernbanens anlegg betydelig. Uten en slik forbedring vil jernbanens konkurranseevne svekkes.
- Stor trafikkvekst, lengre vegnett og mer kompliserte veganlegg gjør det nødvendig med økt innsats til drift og vedlikehold av infrastrukturen. Stort etterslep i vedlikehold på veg går utover trafikk-sikkerheten, viktige næringsinteresser og folk flest.
- Det er identifisert et betydelig vedlikeholdsetterslep ved flere av Kystverkets trafikk-sentraler og i infrastrukturen for navigasjonsveiledning. Vedlikehold og utskifting av utstyr er nødvendig for å opprettholde den høye driftsikkerheten.

- Næringslivets langsiktige konkurransekraft og en god regional utvikling er avhengig av at transportstandarden bedres. Norges geografi og lokalisering av næringslivet gjør næringslivet svært transportintensivt. Utvikling av et konkurransedyktig næringsliv forutsetter en målrettet satsing på pålitelighets- og framkommelighetsfremmede tiltak på vegnettet.
- Manglende rassikring er en stor utfordring på deler av veg- og jernbanenettet. Klimaendringene vil øke behovet for rassikring ytterligere både på veg og jernbane.
- Forbedring av sikkerhet og framkommelighet for skipstrafikken i farledene langs kysten.
- Befolkningsveksten er sterkest i de største byområdene. Her er også bilbruken høyest samtidig som mulighetene for bruk av alternative reisemåter er størst. Det må utvikles en arealpolitikk, et kollektivtilbud og tilbud til syklende som gir grunnlag for å dempe bruken av privatbil.
- Kollektivtransportssystemet er som hovedregel ikke universelt utformet. Store ressurser over lang tid vil være nødvendig for å oppnå en økt standard.

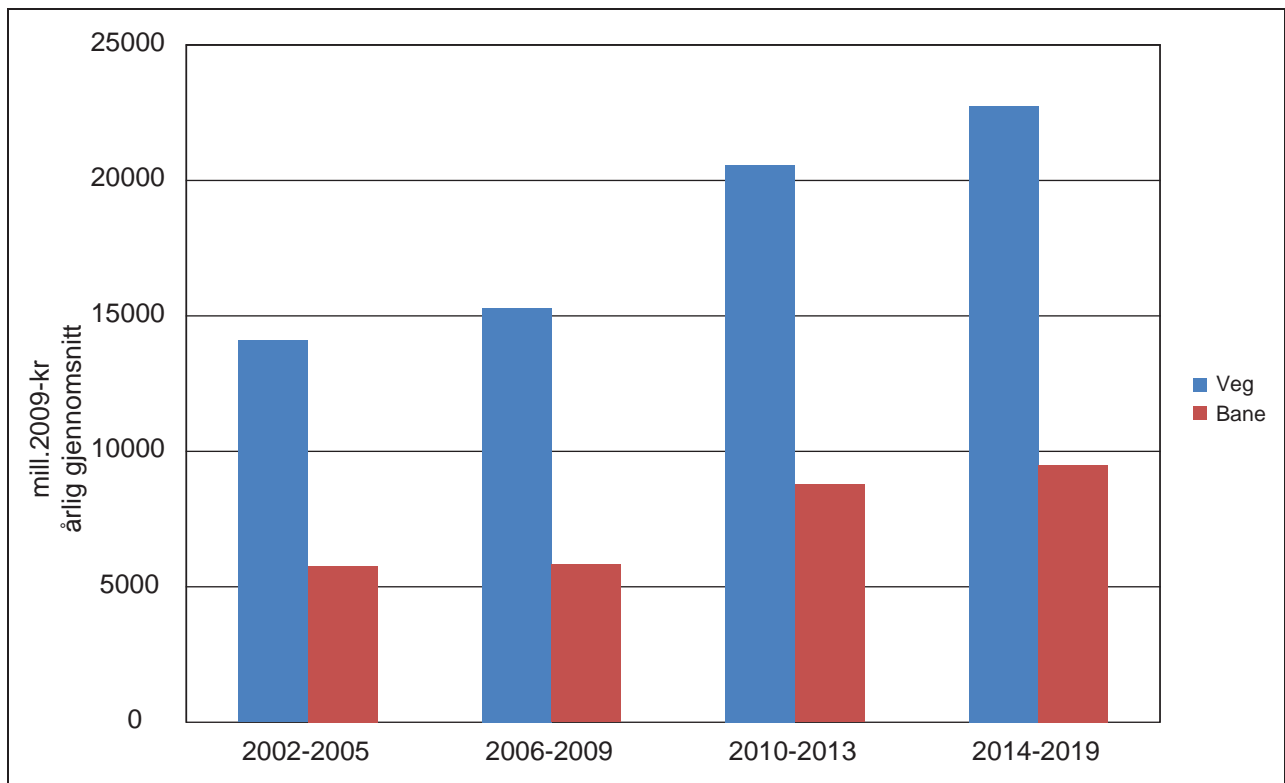
Denne situasjonen er bl.a. et resultat av forsømt innsats over mange år under skiftende regjeringer. Denne regjeringen startet snuoperasjonen etter valget i 2005, og har mer enn oppfylt planram-

men for perioden 2006-2009. Selv med dette taktskiftet i transportpolitikken, hvor det er tilført økte midler til drift, vedlikehold og utbygging av infrastruktur, står fortsatt mye ugjort. Regjeringen vil derfor øke innsatsen ytterligere.

Dette ble også fulgt opp i regjeringens pakke av midlertidige tiltak som ble lagt fram i januar 2009. Det foreslås her 3,65 mrd. kr for å ruste opp veg og jernbane i hele landet, jf. St.prp. nr. 37 (2008-2009) Om endringer i statsbudsjettet 2009 med tiltak for arbeid og Innst. S. nr. 139 (2008-2009). Tiltakene vil gi økt aktivitet i anleggsbransjen, samtidig som de vil gi tryggere, mer miljøvennlig og effektiv transport for befolkning og næringsliv. Tilleggsbevilgningene til samferdsel er fordelt med 2,3 mrd. kr til vegformål, 1,3 mrd. kr til jernbaneformål og 50 mill. kr til ladestasjoner for elbil.

På Kystverkets område ble det bevilget til sammen 130 mill. kr. Dette ble fordelt med 80 mill. kr til fiskerihavnetiltak, 40 mill. kr til utskifting av teknisk utstyr på Fedje trafikksentral og 10 mill. kr til vedlikehold av fyrstasjoner.

Regjeringens planramme i NTP 2010-2019 er 100 mrd. kr høyere enn den vedtatte planrammen for NTP 2006-2015. Sammenliknet med en videreføring av saldert budsjett for 2009 er økningen på 76 mrd. kr. Figur 6.1 viser utviklingen i planrammene for veg og bane.



Figur 6.1 Planrammer for veg og bane. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2009-kr.

Tabell 6.1 Rammefordeling statlige midler. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2009-kr

| | NTP 2006-2015 | Saldert budsjett 2009 | NTP 2010-2013 | NTP 2014-2019 | NTP 2010-2019 |
|------------------------|------------------|--------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Jernbaneverket | 5 824 | 7 000 | 8 783 | 9 501 | 9 214 |
| Vegformål ¹ | 15 749 | 16 865 | 20 583 | 22 757 | 21 888 |
| Kystverket | 614 | 703 | 1 010 | 1 136 | 1 085 |
| Sum | 22 187 | 24 568 | 30 376 | 33 394 | 32 187 |

¹ Inklusiv midler som vil inngå i rammetilskuddet og rentekompensasjonsordningen til fylkeskommunene. Denne ordningen vil ha en årlig ramme på 2 mrd. kr, som gir grunnlag for tilsvarende økning i aktivitetsnivået på fylkesvegnettet.

Denne satsingen gir en samlet planramme på 321,9 mrd. kr i planperioden 2010-2019. Dette inkluderer midlene som vil inngå i rammetilskuddet og rentekompensasjonsordningen til fylkeskommunene. Denne ordningen vil ha en årlig ramme på 2 mrd. kr, som gir grunnlag for tilsvarende økning i aktivitetsnivået på fylkesvegnettet. Sammenliknet med NTP 2006-2015 øker rammene i gjennomsnitt over planperioden 2010-2019 for:

- Jernbaneverket med 3 390 mill. kr (eller 58,2 pst).
- Vegformål med 6 139 mill. kr (eller 39,0 pst). Dette inkluderer midlene som vil inngå i rammetilskuddet til fylkeskommunene samt rentekompensasjonsordningen.
- Kystverket med 471 mill. kr (eller 76,8 pst).

Medregnet det salderte budsjettet for 2009 har handlingsrommet i budsjettpolitikken grovt sett vært det samme under denne regjeringen som under Regjeringen Bondevik II. Likevel har det under denne regjeringen, medregnet saldert budsjett 2009, blitt bevilget om lag 10,6 mrd. kr mer til samferdsel enn under Regjeringen Bondevik II.

Regjeringen vil fase satsingen på samferdsel så raskt som mulig inn i økonomien, men innenfor de begrensninger et forsvarlig økonomisk opplegg setter. Satsingen på drift og vedlikehold vil holdes konstant i planperioden, mens investeringene ytterligere trappes opp i siste del av planperioden.

Den sterke økningen av ressursene som vil bli stilt til rådighet for transportetatene styrker også kravet til effektiv bruk av ressursene. Regjeringen vil følge dette opp gjennom de årlige budsjettene.

Oppfølgingen av planrammen og omfanget av brukerfinansiering må også tilpasses helheten i de årlige budsjettopplegg ut fra utviklingen i den økonomiske situasjonen. De økonomiske rammene ligger til grunn for prioritering, planlegging og budsjettering i perioden, men er ikke bindende i budsjettsammenheng.

Viktige prioriteringer innen rammen er:

- Øke satsingen på målrettede trafikksikkerhetstiltak og store prosjekt som bedrer trafikksikkerheten på veg. Regjeringen vil styre mot et mål om at antall drepte eller hardt skadde i trafikken skal reduseres med minst en tredel innen 2020. Dette er samme ambisjonsnivå som i etatenes forslag til NTP. Robustheten knyttet til måloppnåelsen er imidlertid styrket ved at ressursinnsatsen til målrettede trafikksikkerhetstiltak og store vegprosjekt med høyere sikkerhetsnivå er økt betydelig i forhold til planforslaget. Den høye sikkerheten for de andre transportformene skal opprettholdes.
- Bidra til at klimamålet for transportsektoren nås i løpet av planperioden. Gjennom transportpolitikken tas viktige grep for å få ned utslippene, bl.a. gjennom godsstrategien for jernbane og sjøtransport, samt tiltak for gående og syklende og økt satsing på kollektivtransport.
- Øke satsingen på drift og vedlikehold slik at det tas bedre vare på den kapitalen som er lagt ned i infrastrukturen for veg, bane og sjøtransport. Dette er viktig for å få en effektiv og sikker avvikling av trafikken, og vil også gi miljøgevinster.
- Sterk satsing på store riksvegprosjekt med en gjennomsnittlig årlig økning på om lag 2,2 mrd. kr, eller 80,3 pst, i perioden 2010-2019 sett i forhold til NTP 2006-2015. Regjeringen legger vekt på en god regional fordeling av midlene for å utvikle levedyktige lokalsamfunn og stimulere til næringsutvikling i alle deler av landet. Prioriteringene vil bl.a. gi en reduksjon av reisetidene med rundt 30-35 minutter på strekningene E6/E136 Oslo-Ålesund, E39 Bergen-Ålesund, rv 80/E6/E8 Bodø-Tromsø og E6 Oslo-Trondheim. Framkommeligheten på E16 Oslo-Bergen vil bli vesentlig bedret ved at viktige flaskehalser fjernes og Filefjell utvikles til tilnærmet vinteråpen veg mellom de to største byene i landet.

- Betydelig satsing på store jernbaneprosjekt, med en gjennomsnittlig årlig økning i investeringsnivået på om lag 2 mrd. kr årlig, eller 98,5 pst, i perioden 2010-2019 sett i forhold til NTP 2006-2015. Ressursinnsatsen til nærtrafikken rundt de største byene og InterCity-triangelen på Østlandet styrkes ytterligere. Det er i disse områdene jernbanen har sitt største markedsgrunnlag og konkurransefortrinn i forhold til øvrige transportmidler. Regjeringen legger opp til en konsentrert satsing på Vestfold-, Østfold- og Dovrebanen. På Østfoldbanen prioriteres bl.a. bygging av nytt dobbeltspor på strekningen Oslo-Ski. Videre vil det gjennomføres viktige oppgraderinger på jernbanen mellom Drammen og Tønsberg, Eidsvoll og Hamar og mellom Voss og Bergen. Det avsettes også midler for å starte arbeidet med oppgradering av Trønderbanen på strekningen Trondheim-Steinkjer.
- Satsingen på flere kryssingsspor og økt terminalkapasitet vil gjøre det mulig med en tilnærmet dobling av godskapasiteten på jernbanen. Videre prioriteres vegtilknytning til enkelte stamnetthavner og andre intermodale knutepunkt. Dette vil bidra til å redusere veksten i godstransport på veg.
- Øke satsingen på rassikringstiltak på riksvegnettet og det nye fylkesvegnettet til 1 mrd. kr årlig. Dette er viktig for å sikre trygge og forutsigbare transporter i hele landet.
- Bedre tilbud i ferjedriften gir større forutsigbarhet og bidrar til utvikling av vekstkraftige regioner.
- En betydelig økning av innsatsen til gang- og sykkelveger. Det vil bygges om lag 500 km nye gang- og sykkelanlegg. Dette inkluderer også anlegg langs nye veger og anlegg finansiert med bompenger. I tillegg kommer effekten av at lokale og regionale myndigheter prioriterer bygging av sykkelveg høyere og sikrer sammenhengende sykkeltraséer. Flere gående og syklende vil gi miljøgevinster og bidra til utvikling av triveligere bymiljø. Videre vil satsingen gi et tryggere tilbud til gående og syklende langs mange hovedveger i distriktene.
- Sterk økning i tiltak for å få et mer universelt utformet kollektivtransportsystem. På riksvegnettet vil 1 500–2 000 holdeplasser og nærmere 100 knutepunkt kunne bli universelt utformet i løpet av planperioden. For jernbanen vil satsingen bidra til å sikre tilgjengelighet for alle på svært mange stasjoner samt universell utforming av de mest trafikkunge knutepunktstasjonene.
- Maritime trafikksentraler fornyes for å sikre at sjøsikkerheten holder et fortsatt høyt nivå. Videre vil Kystverkets fartøy skiftes ut, noe som vil bidra til å effektivisere driften og vedlikeholdet av navigasjonsinstallasjonene. Sammenliknet med NTP 2006-2015 skjer det også en sterk satsing på farleds- og fiskerihavnetiltak som vil bidra til styrket næringsutvikling langs kysten, og en sikrere og mer konkurransedyktig sjøtransport.
- Brukerfinansieringen av navigasjonsinstallasjoner og årsavgift for havnesikkerhet fjernes. Dette utgjør en avgiftslette på om lag 115 mill. kr årlig for sjøtransporten.

6.2 Forvaltningsreformen – overføring av midler til fylkene

I forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 12 (2006-2007) Regionale fortrinn – regional framtid (Forvaltningsreformen) er det blant annet besluttet at dagens øvrige riksvegnett og dagens øvrige riksvegferjer i all hovedsak skal overføres til fylkeskommunene fra 01.01.2010. Med den formelle overføringen følger at ansvaret for investeringer, drift og vedlikehold av dette vegnettet og ferjene, som benevnes fylkesveger og fylkesvegferjer, overføres til fylkeskommunene. Fylkeskommunene overtar ansvaret for øvrig riksvegnett og øvrige riksvegferjer med den

Tabell 6.2 Overføring av midler til fylkene. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2009-kr.

| | NTP 2006-2015 | Saldert budsjett 2009 | NTP 2010-2019 |
|---------------------------------|------------------|--------------------------|--------------------|
| Midler til fylkesveger | 5 114 | 5 126 | 5 126 |
| Kjøp av fylkesvegferjetjenester | 1 094 | 1 364 | 1 364 |
| Sum | 6 208 | 6 490 | 6 490 ¹ |

¹ I tillegg vil rentekompensasjonsordningen for transporttiltak i fylkene ha en årlig ramme på 2 mrd. kr, som gir grunnlag for tilsvarende økning i aktivitetsnivået på fylkesvegnettet.

standard det har og med tilhørende rettigheter og plikter slik de er på overtakelsestidspunktet.

Statens bevilgninger til fylkeskommunene ved overtakelse av øvrig riksvegnett skal skje gjennom rammetilskuddsordningen. Dette skal presenteres i kommuneproposisjonen for 2010, som legges fram av regjeringen våren 2009. Arbeidet med økonomi i tilknytning til reformen er imidlertid ikke ferdigstilt på tidspunktet for framlegg av Nasjonal transportplan. De økonomiske rammene i planen er derfor basert på 2009-budsjettets rammer samt en rentekompensasjonsordning tilsvarende et aktivitetsnivå på 2 mrd. kr per år. Det skal vurderes nærmere om dagens øvrige riksvegferjer skal innlemmes i inntektssystemet eller om midlene skal øremerkes over Samferdselsdepartementets budsjett.

6.2.1 Fylkesvegnettet

Som basis for å sikre en god standard på det nye fylkevegnettet har regjeringen videreført nivået på 2009-budsjettet. 5 126 mill. kr per år til investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet vil inngå i rammetilskuddet til fylkeskommunene. I tillegg vil regjeringen innføre en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene. Denne ordningen vil ha en årlig ramme på 2 mrd. kr. Dette vil gi fylkene muligheter til å satse på veg- og kollektivtransporttiltak. Det vises til kapittel 6.3.2.7 for nærmere omtale av rentekompensasjonsordningen. Halvparten av rassikringsposten, jf. kapittel 6.3.2.4 vil også bli anvendt på fylkesvegnettet. Økonomiske rammer for fylkesvegnettet i NTP er planrammer slik de ville være uten forvaltningsreformen. Endelig ramme, fordeling mellom stat og fylker og fordeling mellom fylkene avklares i kommuneproposisjonen for 2010.

Dagens øvrige riksvegnett er på om lag 18 500 km, mens stamvegnettet er på 8 800 km. Dagens fylkesvegnett er på om lag 27 000 km. Det er besluttet at 1 350 km av dagens øvrige riksveger beholdes som riksveger også etter at forvaltningsreformen trer i kraft 01.01.2010. Det vises til nærmere omtale i kapittel 2. Etter forvaltningsreformen er trådt i kraft vil det dermed være om lag 44 200 km fylkesveg.

Forvaltningsreformen innebærer bl.a. overføring av eierskapet for det vesentligste av dagens øvrige riksvegnett fra staten til fylkeskommunene. Etter reformen vil derfor det regionale forvaltningsnivået få en større rolle som bidragsyter ved utforming av den nasjonale transportpolitikken, og økt ansvar for å nå nasjonale mål.

Et av premissene for reformen er at nasjonale målsettinger skal ivaretas. Stortinget har pekt på at investeringsnivået på fylkesvegnettet må være akseptabelt, at vegstandarden må fastsettes ut fra nasjonale interesser og at nasjonale målsettinger for trafikksikkerhet må ivaretas. For å ivareta et mest mulig enhetlig tilbud til trafikantene vil regjeringen vurdere om det er nødvendig å gi nasjonale føringer om minstestandard for tiltak ved utbygging og vedlikehold av fylkeskommunalt vegnett (tiltaksstandard). Det kan også være aktuelt å gi enkelte nasjonale føringer om minstestandard ved fylkeskommunenes drift av fylkesvegnettet (tilstandsstandard). Disse problemstillingene vil bli nærmere belyst i Samferdselsdepartementets arbeid med en Ot.prp. med lovforslag i tilknytning til forvaltningsreformen.

Endelig fordeling av midler til drift og vedlikehold mellom staten og fylkene må ses i sammenheng med problemstillingen om felles vegadministrasjon av riksveg- og fylkesvegnettet. Overføringen av dagens øvrige riksvegnett reiser spørsmålet om hvordan utgiftene til felles vegadministrasjon skal fordeles etter forvaltningsreformen. De faktiske kostnadene knyttet til felles vegadministrasjon er i dag ikke tilstrekkelig klarlagt, og Samferdselsdepartementet har derfor ikke grunnlag for å tilrå en endelig fordeling av disse kostnadene nå. Fordelingen må blant annet ses i sammenheng med dialogen mellom staten og fylkene. Regjeringen legger opp til at spørsmålet må drøftes i forbindelse med arbeidet med kommuneproposisjonen for 2010.

Fylkesfordeling av drift og vedlikehold

Fylkesfordeling av midler til drift og vedlikehold vil ta utgangspunkt i Statens vegvesens modell for beregning av midler til drift og vedlikehold, Motiv. Kostnadsmodellen tar for seg alle nødvendige drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Beregningene gjøres for en og en veg eller deler av en veg dersom det er store sprang i trafikk, bredde eller andre parametere. Behovet følger av beregninger av blant annet veglengder, enhetspriser og tiltaksomfang. Det siste følger av Statens vegvesens vedlikeholdsstandarder for riksveger, håndbok 111. Fylkesfordelingen vil bli presentert i kommuneproposisjonen for 2010.

Fylkesfordeling av investeringsmidler

Enkelte fylker har svært store bindinger som følger av at det i forbindelse med statsbudsjettet for 2009

er gitt oppstartsbevilgninger til noen få svært store investeringsprosjekt. En forutsetning for fylkesfordelingen av disse midlene er at bindingene kan håndteres på en tilfredsstillende måte. Regjeringen vil foreta en egen vurdering av fordelingen, der det blant annet må tas hensyn til veglengde, vegstandard og bindinger. Fylkesfordelingen vil bli presentert i kommuneproposisjonen for 2010.

Nasjonale turistveger

Regjeringen ønsker med transportpolitikken å bidra til å styrke næringslivet i distriktene. Prosjektet for å utvikle nasjonale turistveger har som hensikt å gjøre Norge mer attraktivt som reisemål for vegfarende turister. Turistvegprosjektet er ett av flere viktige virkemidler for å nå en slik målsetting. Gjennom turistvegprosjektet vil turistene på 18 utvalgte strekninger presenteres for det ypperste av norsk natur. For å oppnå raskere samfunnsmessige gevinster av turistvegsatsingen og for å legge til rette for at andre private og offentlige aktører følger opp, skal prosjektet gjennomføres med sikte på en fullverdig turistattraksjon fra 2016.

De gjenværende strekningene i turistvegprosjektet befinner seg i all hovedsak på den delen av riksvegnettet som vil bli overført til fylkene etter 01.01.2010. Finansieringen av turistvegprosjektet vil skje innenfor fylkenes rammer. Videreføringen av turistvegprosjektet etter forvaltningsreformen forutsetter god dialog mellom Statens vegvesen og de aktuelle fylkeskommunene.

6.2.2 Fylkesvegferjer

Forvaltningsreformen innebærer at fylkene vil ha ansvar for 78 av totalt 95 ferjesamband.

Samferdselsdepartementet legger til grunn en videreføring av nivået i budsjettet for 2009 på 1 776 mill. kr til kjøp av ferjetjenester på riksvegnettet og det nye fylkesvegnettet.

Statens økonomiske forpliktelser etter avtalene med rederiene i det enkelte ferjesamband innebærer at 1 364 mill. kr overføres til fylkene i for-

bindelse med forvaltningsreformen. Etter planen vil ramme, fordeling mellom stat og fylker og fordeling mellom fylkene avklares i kommuneproposisjonen for 2010. Det skal vurderes nærmere om fylkesvegferjene skal innlemmes i inntektssystemet eller om midlene skal øremerkes på Samferdselsdepartementets budsjett.

Når fylkene overtar ansvaret for ferjesambandene på øvrig riksvegnett, vil fylkenes ansvar for ferjer være tilsvarende ansvaret fylkeskommunene i dag har for lokal kollektivtrafikk. Dette innebærer at fylkene får økt frihet til å velge frekvens, åpningstider, størrelse på fartøyene, samt behov for reserverferjer og eventuelle takstendringer innen rammene av nasjonale regelverk og reguleringer.

I St.meld. nr. 4 (2008-2009) Om anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2007-2008 er Stortingets vedtak nr. 450 av 6. mai 2008 gjengitt:

«Stortinget ber Regjeringen om, i forbindelse med forvaltningsreformen, å foreta en helhetlig gjennomgang av ansvarsfordeling for ferjedriften og samtidig sørge for at fylkene/regionene får ansvar for de aktuelle ferjestrekningene i Kragerø og på Randsfjorden.»

Fylkeskommunene vil få ansvaret for alle ferjesamband utenfor riksvegnettet i forbindelse med forvaltningsreformen. Fylkeskommunene fikk imidlertid rent generelt overført ansvaret fra staten i 1981 for tilskudd og transportstandard til alle lokale bil- og båtruter, inkl. ferjer utenfor riksvegnettet. Presiseringen av fylkeskommunalt ansvar innebærer således ikke nye økonomiske konsekvenser.

6.3 Fordeling av økonomisk ramme i den enkelte sektor

6.3.1 Jernbane

Samferdselsdepartementet legger til grunn en samlet ramme for statlige midler til jernbanens kjøreveg på 92 140 mill. kr i perioden 2010-2019.

Tabell 6.3 Økonomiske rammer til Jernbaneløst fordelt på kapitler og poster. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2009-kroner.

| | NTP 2006-2015 | Saldert budsjett 2009 | NTP 2010-2013 | NTP 2014-2019 | NTP 2010-2019 |
|-----------------------------------|------------------|--------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Post 23 Drift og vedlikehold | 3 292 | 3 801 | 4 181 | 4 181 | 4 181 |
| Post 30 Investeringer | 2 532 | 3 199 | 3 977 | 3 793 | 3 867 |
| Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski | - | - | 625 | 1 527 | 1 166 |
| Sum kap 1350 Jernbaneløst | 5 824 | 7 000 | 8 783 | 9 501 | 9 214 |

Tabell 6.4 Økonomiske rammer til post 23 Drift og vedlikehold. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2009-kroner.

| | NTP 2006-2015 | Saldert budsjett 2009 | NTP 2010-2019 |
|-------------|------------------|-----------------------------|------------------|
| Drift | 2 074 | 2 120 | 2 287 |
| Vedlikehold | 1 217 | 1 681 | 1 895 |
| Sum post 23 | 3 292 | 3 801 | 4 181 |

Dette er en økning på 33 900 mill. kr, eller 58,2 pst, i forhold til NTP 2006-2015.

6.3.1.1 Post 23 Drift og vedlikehold

Samferdselsdepartementet legger til grunn en samlet ramme til drift og vedlikehold på 41 810 mill. kr i perioden 2010-2019. Dette er en økning på 889 mill. kr per år, eller 27 pst, sett i forhold til NTP 2006-2015.

I de senere årene har det vært en negativ utvikling i punktligheten og regulariteten i togtrafikken som ofte skyldes feil på infrastrukturen. Den viktigste årsaken til dette har vært at det over mange år har vært manglende vedlikehold/fornyelse på et jernbanenett som flere steder er gammelt og nedslitt. I tillegg har det de siste årene vært en stor trafikkøkning. Den store trafikkmengden, særlig i rushtrafikken i Oslo-området, gjør at konsekvensene av feil som oppstår blir ekstra store.

Regjeringens økte satsing på drift og vedlikehold, og den ekstraordinære innsatsen gjennom Oslo-prosjektet i første planperiode, er viktig for å forbedre punktligheten og regulariteten. Det forventes at dette, sammen med den betydelige utbyggingen av dobbeltspor og kryssingsspor, gjør at punktligheten øker til 90 pst og regulariteten til 99,2 pst i planperioden. Det vises til kapittel 5 om måloppnåelse for nærmere omtale.

Drift

Samferdselsdepartementet legger til grunn en årlig ramme til drift på 2 287 mill. kr i planperioden. Dette er en økning på 213 mill. kr, eller 10,3 pst, i forhold til NTP 2006-2015.

Driftskostnader omfatter i hovedsak utgifter til trafikkstyring og drift av jernbanens infrastruktur. I tillegg kommer kjøp av elektrisitet og drift av omformerstasjoner, administrativ og teknisk støtte, samt Jernbaneskolen og Jernbanemuseet.

Driften av jernbanens infrastruktur omfatter bl.a. drift av publikumsområder, snørydding,

strømforsyning til bygninger og tekniske installasjoner, sambandsleie, planlegging og teknisk/administrativ støtte. Innenfor planrammen er det tatt høyde for at anleggsmengden øker etter hvert som nye anlegg tas i bruk og at dette fører til høyere driftskostnader og økte vedlikeholdskostnader.

Driften av nytt sambandssystem GSM-R vil bli en viktig oppgave i planperioden. Kostnadene til drift og vedlikehold av GSM-R-systemet er anslått til om lag 135 mill. kr per år. Økt nivå på jernbaneinvesteringene gir dessuten økt behov for teknisk/administrativ støtte til utredning og planlegging av investeringsprosjektene.

Trafikkstyring omfatter bl.a. kapasitetsfordeling/ruteplanlegging og operativ trafikkstyring, dvs. togledelse, togekspedisjon og publikumsinformasjon. Særlig informasjonsformidling til publikum har stor betydning for hvordan toget oppfattes som transportmiddel. Dette fordrer et tett samarbeid mellom togselskapene og Jernbaneverket, som ansvarlig for formidling av trafikkinformasjon til publikum på stasjonene. Det arbeides aktivt med å forbedre avvikshåndteringen og kundehåndteringen i avvikssituasjoner.

Jernbaneverket arbeider løpende med å rasjonalisere virksomheten. Samferdselsdepartementet legger til grunn at dette arbeidet vil bidra til en effektivisering som sammen med økt ramme til drift, vil dekke den forventede økningen i driftskostnadene.

Vedlikehold

Samferdselsdepartementet legger til grunn en årlig ramme til vedlikehold på 1 895 mill. kr i planperioden. Dette er en økning på 678 mill. kr, eller 55,7 pst i forhold til NTP 2006-2015. Innsatsen fordeles på korrektivt vedlikehold, forebyggende vedlikehold og fornyelse av anlegg. Denne satsingen er viktig for å øke driftsstabiliteten i jernbanenettet.

Jernbanenettets tekniske tilstand er ikke tilfredsstillende. Store deler av jernbanens anlegg har høy alder og en tilstand som medfører at det ofte oppstår feil. Dette gir lav driftsstabilitet og dermed dårlig regularitet og punktlighet i togtrafikken. Videre øker reisetiden som følge av saktekjøringer for å ivareta trafikksikkerheten. I Oslo-området, inkl. Oslostunnelen, vil det bli gjennomført fornyelsestiltak for om lag 3 mrd. kr. Av dette er det satt av 2 mrd. kr til Oslo-prosjektet i første del av planperioden, som inngår i investeringsrammen for jernbane, jf. nærmere omtale i kapittel 10.4.4.2. Som navet i jernbanenettet gir stopp eller forsinkelser i det sentrale Oslo-området ikke bare nega-

Tabell 6.5 Økonomiske rammer til post 30 Investeringer, inkl post 31 Nytt dobbeltspor Oslo Ski. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2009-kroner.

| | NTP 2006-2015 | Saldert budsjett 2009 | NTP 2010-2013 | NTP 2014-2019 | NTP 2010-2019 |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Store investeringsprosjekt | 2 023 | 2 675 | 3 620 | 4 280 | 4 016 |
| Kapasitetsøkende tiltak | 195 | 269 | 516 | 464 | 485 |
| Stasjoner og knutepunkt | 191 | 115 | 292 | 384 | 347 |
| Sikkerhet | 123 | 140 | 174 | 192 | 185 |
| Sum programområder | 509 | 524 | 982 | 1040 | 1017 |
| Sum post 30, inkl. post 31 | 2 532 | 3 199 | 4 602 | 5 320 | 5 033 |

tive virkninger for den store togtrafikken lokalt og i InterCity-triangelet, men påvirker også jernbanetrafikken ellers i landet.

Det er nødvendig å øke fornyelsen av jernbanens anlegg betydelig de neste årene for å unngå økte feil og ytterligere problemer med å opprettholde regulariteten og punktligheten i togtrafikken. Økt innsats til fornyelse er viktig for å øke opptiden i jernbanenettet. Store deler av den økte innsatsen til vedlikehold og fornyelse vil gå til å bedre opptiden i jernbanenettet i Oslo-, Stavanger-, Bergen- og Trondheimsområdet, samt på Ofofbanen. Jernbaneverket har beregnet at med den foreslåtte innsatsen kan antall timer forsinkelse mer enn halveres i løpet av planperioden. Analyser som Jernbaneverket har utført, viser at den økte satsingen på vedlikehold og fornyelse er samfunnsøkonomisk lønnsom.

6.3.1.2 Post 30 Investeringer

Samferdselsdepartementet legger til grunn en samlet ramme for investeringer på 50 330 mill. kr i perioden 2010-2019. Dette er en økning på 25 010 mill. kr, eller 98,8 pst, i forhold til NTP 2006-2015.

Store investeringsprosjekt

Samferdselsdepartementet legger til grunn en årlig ramme på 4 016 mill. kr til store investeringsprosjekt i gjennomsnitt for planperioden 2010-2019. Innenfor rammen til store investeringsprosjekt er det satt av totalt 11 660 mill. kr i planperioden til igangsetting og fullføring av nytt dobbeltspor Oslo-Ski, som føres på egen post 31. Dette vil synliggjøre anslått bevilgningsnivå og bidra til en mest mulig rasjonell framdrift, jf. kapittel 6.4. Den årlige økningen til store investeringsprosjekt er samlet på 1 993 mill. kr, eller 98,5 pst, i forhold til NTP 2006-2015.

Det vil være behov for om lag 3,8 mrd. kr til fullføring av allerede igangsatte prosjekt. Dette gjelder utbygging av nytt dobbeltspor til fire spor på strekingen Lysaker-Sandvika, Lysaker stasjon, dobbeltspor mellom Barkåker og Tønsberg, Alnabru godsterminal, utbygging til dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger, kapasitetsutvidelse (utbygging til 2 spor og nytt signalanlegg) mellom Bergen stasjon og Fløen, fjernstyring Mosjøen-Bodø og Gevingåsen tunnel nord for Trondheim. Ferdigstilling av disse prosjektene vil være viktig for å bedre kapasiteten og bidra til en mer robust trafikkavvikling rundt de fire største byene.

Samferdselsdepartementet prioriterer en konsentrert satsing på Vestfold-, Østfold-, og Dovrebanen for å sikre mest mulig rasjonell anleggsdrift og slik at det blir mulig å høste gevinstene av de investeringene som allerede er gjennomført. Prioriterte prosjekt på Vestfoldbanen er to dobbeltsporparceller ved Holmestrand og en ny innkortet banestrekning mellom Farriseidet og Porsgrunn (Eidangerforbindelsen). På Østfoldbanen prioriteres bygging av nytt dobbeltspor til fire spor på strekningen Oslo-Ski, og utbygging av dobbeltsporparcellene Sandbukta–Moss–Kleberget og Kleberget–Såstad. På Dovrebanen sør for Hamar prioriteres bygging av dobbeltspor på strekningen LangsetKleverudSteinsrud med oppstart i første fireårsperiode. Det prioriteres også å øke kapasiteten til to spor gjennom Ulrikstunnelen på strekningen Bergen-Arna. Kombinert med utbygging av flere kryssingsspor reduserer dette reisetiden og øker kapasiteten og robustheten på Bergensbanen/Vossebanen. Det avsettes også midler for å kunne starte oppgradering av strekningen Trondheim-Steinkjer på Trønderbanen. I denne sammenheng vil det også bli vurdert om det skal foretas en elektrifisering av banestrekningen.

Det vises til kapittel 10 om transportkorridorer for nærmere redegjørelse for satsingen i trans-

portkorridorene, med en særskilt omtale av prioriterte prosjekt på de ulike banestrekningene.

Programområdene

Programområdene er delt i kapasitetsøkende tiltak, stasjoner og knutepunkt (inkludert bedret kundeinformasjon) og sikkerhet. Det er innenfor investeringsrammen satt av 1 017 mill. kr i gjennomsnitt per år til de tre programområdene. Dette er en økning på 508 mill. kr, eller 99,8 pst, sammenliknet med NTP 2006-2015.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 485 mill. kr i gjennomsnitt per år for planperioden 2010-2019 til programområdet *kapasitetsøkende tiltak*, som er en økning på 290 mill. kr, eller 148,6 pst i forhold til NTP 2006-2015. Programområdet omfatter mindre tiltak og prosjekt som har som mål å øke kapasiteten på det eksisterende jernbanenettet både for gods- og persontransport. Dette gjøres ved å gjennomføre investeringstiltak som omfatter forlengelse av eksisterende og bygging av nye kryssingsspor, modernisering av driftsbanegårder og godsterminaler, tekniske tiltak i signalanlegg, bedret banestrømsforsyning, profilutvidelser (lasteprofiler for godstransport), tiltak for økt lasteevne samt prosjektering og forberedelse av nye kapasitetsøkende tiltak.

Kapasiteten for godstransport er i dag i praksis fullt utnyttet på alle hovedstrekninger mellom Oslo og de større byene. Satsingen på programområdet kapasitetsøkende tiltak vil sammen med de øvrige investeringene være avgjørende for å nå målet om en tilnærmet doubling av godskapasiteten på jernbanen i planperioden. I tillegg til større terminalutbygginger, som for eksempel ombygging av Alnabru godsterminal, vil dette være regjeringens hovedgrep for å legge til rette for overføring av godstransport fra veg til bane, jf. kapittel 10.1.2. Analyser viser at utbygging av kapasitet for godstransport er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Samferdselsdepartementet vil gå i dialog med de selskapene som transporterer gods på jernbanen i Norge for å kartlegge om det er behov for en enda større kapasitet enn det som her foreslås, og i tilfelle avklare om interesserte transportører er villige til å bidra med nødvendig ekstrafinansiering for å realisere enkeltprosjekter.

Programområdet *stasjoner og knutepunkt* omfatter tiltak for å forbedre publikumsrettede fasiliteter på stasjoner og knutepunkt med vekt på sikkerhet, informasjon, universell utforming og tilgjengelighet for alle. Samferdselsdepartementet foreslår å

sette av 347 mill. kr i gjennomsnitt per år for planperioden 2010-2019 til programområdet, som er en økning på 156 mill. kr, eller 81,8 pst i forhold til NTP 2006-2015. Økningen er viktig for å legge bedre til rette for økt tilgjengelighet og realisering av universell utforming. Det vises til nærmere omtale av regjeringens strategi for tilgjengelighet og universell utforming i kapittel 13. Innenfor programområdet vil tiltak som bedrer atkomst og opphold på stasjonene bli prioritert. Målet om universell utforming og kravene til sikkerhet på stasjonene, som plattformlengde, bredde, høyde mv. legges til grunn ved oppgradering av stasjonene. Andre viktige tiltak er innfartsparkering, tilbud til reisende som venterom/leskur og informasjon til publikum om toggangen og avvik i togtrafikken.

Programområdet *sikkerhet* omfatter planlegging, organisering og utførelse av tiltak med det formål kontinuerlig å forbedre trafikksikkerheten på jernbanen. Det settes av 185 mill. kr i gjennomsnitt per år for perioden 2010-2019, som er en økning på 62 mill. kr, eller 50,2 pst, i forhold til NTP 2006-2015. Det vil også bli brukt betydelige ressurser til rassikring over vedlikeholdsrammen. I programområdet inngår bl.a. tekniske tiltak og barrierer mot menneskelige feilhandlinger, rassikring, sikring og sanering av planoverganger og tunnelsikkerhet. Det overordnede målet er at alle tiltak (både til drift, vedlikehold og investeringer) skal bidra til et forbedret sikkerhetsnivå. Det gis særlig prioritet til tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog, tunnelsikring, rassikring og tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger. Ved inngangen til 2009 hadde jernbanenettet om lag 3 860 planoverganger. Regjeringen har som mål at det i slutten av tiårsperioden skal være mindre enn 3 000 planoverganger på jernbanenettet. En viktig tilleggseffekt ved å fjerne de farligste planovergangene er at hastigheten for togene kan økes.

6.3.1.3 Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski

Samferdselsdepartementet legger til grunn en ramme på 11 660 mill. kr til bygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski (Follobanen) i planperioden 2010-2019. Prosjektet inngår som en del av Oslo-pakke 3 og er en nødvendig forutsetning for å få på plass et kapasitetssterkt og framtidsrettet kollektivsystem i Osloregionen. Utbyggingen vil samtidig gi mulighet for et bedre samspill mellom Østfoldbanen og Follobanen, slik at både person- og godstrafikken avvikles mer effektivt. Det vises til nærmere omtale av prosjektet i kapittel 10.

Tabell 6.6 Økonomiske rammer til Statens vegvesen fordelt på kapitler og poster. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2009-kroner.

| | NTP 2006-2015 | Saldert bud- sjett 2009 | NTP 2010-2013 | NTP 2014-2019 | NTP 2010-2019 |
|---|------------------|----------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m | 4 485 | 4 999 | 5 772 | 5 772 | 5 772 |
| Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter | 452 | 380 | 427 | 427 | 427 |
| Post 30 Riksveginvesteringer (inkl. post 60 og bidrag til Bjørvikaprosj.) | 3 935 | 4 141 | 5 917 | 7 575 | 6 912 |
| Post 31 Rassikring | 339 | 443 | 1 000 | 1 000 | 1 000 |
| Post 36 E16 over Filefjell | | | 155 | 177 | 168 |
| Post 37 E6 vest for Alta | | | 163 | 65 | 104 |
| Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene ¹ | 0 | 0 | 248 | 839 | 603 |
| Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester | 330 | 412 | 412 | 412 | 412 |
| Sum kap 1320 Statens vegvesen | 9 541 | 10 375 | 14 093 | 16 267 | 15 398 |

¹ Denne ordningen vil ha en årlig ramme på 2 mrd. kr, som gir grunnlag for tilsvarende økning i aktivitetsnivået på fylkesvegnettet.

6.3.2 Veg

Samferdselsdepartementet legger til grunn en samlet ramme for statlige midler til Statens vegvesen på 153 980 mill. kr i perioden 2010-2019. Dette er en økning på 58 570 mill. kr, eller 61,4 pst, i forhold til NTP 2006-2015.

Samferdselsdepartementet vil øke satsingen på trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger med 1 287 mill. kr per år, eller 28,7 pst, i forhold til NTP 2006-2016. Stor trafikkvekst, lengre vegnett og mer kompliserte vegnett gjør det nødvendig med økt innsats for å opprettholde kvaliteten på driften og vedlikeholdet av infrastrukturen. I tillegg vil Samferdselsdepartementet øke innsatsen til mindre utbedringer for å komme videre med å ta igjen ettersepet som har bygget seg opp over tid.

Samferdselsdepartementet vil innenfor investeringsrammen til riksveger både øke innsatsen til store prosjekt og til programområdene. Satsingen på store prosjekt vil i gjennomsnitt i planperioden 2010-2019 øke med 2 220 mill. kr årlig, eller 80,3 pst, mens programområdene øker med 1 290 mill. kr årlig, eller 179,6 pst sett i forhold til NTP 2006-2015. Dette løftet gjør at en rekke riksveggruter får en kraftig standardbedring. Den sterke økningen til programområdene vil bl.a. gå til bygging av midtdele, gang- og sykkelveger og tiltak for universell utforming. Dette er tiltak med dokumentert effekt på viktige målområder.

Samlet øker rammen til riksveginvesteringer til 7 184 mill. kr i gjennomsnitt per år i planperio-

den 2010-2019, jf. tabell 6.7. I tillegg vil halvparten av rassikringsposten bli anvendt på riksvegnettet. For å få et fullstendig bilde må også midler til OPS-prosjekter inkluderes.

Samferdselsdepartementet legger i planperioden opp til en betydelig økning av rassikringsinnsatsen. Departementet foreslår en årlig ramme på 1 000 mill. kr, som er en økning på 661 mill. kr per år, eller 195 pst, sammenliknet med NTP 2006-2015. Satsingen vil gi vesentlig økt trygghet og forutsigbarhet for næringsliv og innbyggere i hele landet.

I tillegg er det totalt i perioden regnet med annen finansiering på om lag 60 mrd. kr på riksvegnettet.

6.3.2.1 Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold

Samferdselsdepartementet legger til grunn en ramme til post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksvegnettet på 57 720 mill. kr i perioden 2010-2019. Dette er en årlig økning på 1 287 mill. kr, eller 28,7 pst, sammenliknet med NTP 2006-2015.

Drifts- og vedlikeholdsbehovet øker

De siste tretti årene har trafikkarbeidet økt om lag to og en halv ganger. I tillegg er veglengden utvidet og anleggene blitt mer kompliserte, med flere tunneler, mer vegbelysning og flere tekniske installasjoner. For å illustrere dette kan det vises til Stor-Oslo distrikt der tunnelene utgjør 3 pst av veglengden, men legger beslag på 36 pst av drifts- og vedlikeholdsbudsjettet.

Fra begynnelsen av 1980-tallet er tillatt akselast gradvis økt og telerestriksjonene ble opphevet våren 1995, uten at det er blitt foretatt en generell forsterkning av vegger med dårlig bæreevne. Dette har medført at den trafikkrelaterede nedbrytingen av riksvegnettet har økt mer enn trafikkveksten alene skulle tilsi. I tillegg har mange bruer og tunneler nådd en alder som innebærer behov for mer omfattende vedlikehold.

Økt innsats for å stoppe etterslepet i vedlikeholdet

Regjeringen tar signalene om vegnettets tilstand alvorlig, og registrerer at forfallet på vegene har økt betydelig. Forfallet i vedlikeholdet ved inngangen til planperioden er etter gjeldende beregningsmetoder noe usikkert anslått til om lag 18 mrd. kr på dagens riksvegnett. Et lavere bevilgningsnivå til vedlikehold over tid enn det faktiske behovet tilsier, gjør det nå mer krevende å utbedre skadene. Dette skyldes manglende prioritering av vedlikehold fra tidligere, samt at vedlikeholdsbehovet i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan for 2006-2015 var betydelig undervurdert. I tillegg har Statens vegvesen de senere årene, etter at funksjonskontraktene ble etablert i forbindelse med utskillelsen av Mesta, erfart en betydelig prisvekst i drifts- og vedlikeholdskontraktene.

I tillegg vil klimaendringer gi økt risiko for ras, vindfall, flom osv. Sterke temperatursvingninger i løpet av vinteren gjør bl.a. at vegdekkene påføres betydelige skader. Dette stiller større krav til vedlikehold og forebyggende tiltak. For næringslivet er en styrking av vedlikeholdet viktig for å bedre forutsigbarheten og redusere transportkostnadene. Bedre vedlikehold er også viktig for å redusere antall drepte eller hardt skadde og bedre framkommeligheten.

Etter de beregningsmetoder som Statens vegvesen nå benytter kan etterslepet i vedlikeholdet på riksvegnettet knyttes spesielt til følgende områder:

- *Vegdekker* – forfallet innebærer at trafikantene må kjøre på et vegdekke som er mer ujevnt og har dypere spor enn det minstestandardberegningssmodellen tar utgangspunkt i. Dype spor reduserer trafikksikkerheten, mens ujevnheter reduserer framkommeligheten og gir høyere transportkostnader.
- *Bruer* – det har vært en markant økning av bruer med registrerte skader de senere årene. Det er også en økning i antall bruer som trenger større reparasjoner. Mange av bruene ble byg-

get på 1960 og 70-tallet. Disse har nådd en alder hvor de krever mer omfattende vedlikehold. Om skader på konstruktive elementer utvikler seg for langt vil dette gi en betydelig økning i kostnadene til reparasjon.

- *Vegutstyr og miljøtiltak* – forfallet er knyttet til rekkverk, oppmerking, skilt, murer, signalanlegg, stabilitetssikring, grøntanlegg og skrånninger, samt støyskjermer. Forfallet reduserer primært trafikksikkerheten, men gir også dårligere framkommelighet.
- *Tunneler* – forfallet er knyttet til nødutstyr, ventilasjon, belysning, stabilitetssikring og øvrig teknisk utstyr. I tillegg kommer brannsikring av ubeskyttet isolasjonsmateriale som gir et betydelig investeringsbehov. Mange tunneler er over 30 år gamle og trenger utskifting av teknisk utstyr i løpet av planperioden. Videre har mange tunneler elektroinstallasjoner som burde vært skiftet ut. Også sikring mot nedfall av stein er viktig.

Samferdselsdepartementet erkjenner at dagens beregning av vedlikeholdsetterslep har klare begrensninger. Samferdselsdepartementet mener det er hensiktsmessig med en ny vurdering av beregningsmetodikken for vedlikeholdsetterslepet i vegsektoren, og har derfor tatt initiativ til en egen utredning knyttet til dette.

Satsing på drift viktig for trafikksikkerhet og framkommelighet

Gjennom økte bevilgninger til driften av vegnettet samt tettere byggherreoppfølging i de ulike funksjonskontraktene, vil kvaliteten på driften av riksvegnettet opprettholdes. Dette til tross for at kostnadene knyttet til funksjonskontraktene har økt dramatisk siden innføringen av slike kontrakter i 2003/2004. Prisnivået på slike kontrakter kan ha vært unaturlig lavt, slik at de kostnadsøkninger som Statens vegvesen nå erfarer i større grad gjenspeiler det reelle kostnadsnivået knyttet til slike kontrakter. Samferdselsdepartementet vil følge utviklingen nøye i tilknytning til arbeidet med de årlige budsjettene. Departementet vil i 2009 igangsette en evaluering av konkurranseutsettingen av drifts- og vedlikeholdsoppgavene for å klarlegge konsekvensene for pris og kvalitet av konkurranseutsettingen, om kontraktene bør utformes eller følges opp på en annen måte, og om dagens omfang og måten å konkurranseutsette oppgaver på er det riktige.

Høyest prioritert er oppgaver som ivaretar trafikksikkerheten. Spesielt er vinterdrift som

strøing, brøyting og salting viktig. Driften skal også sikre forutsigbarhet for næringslivets transport og legge til rette for å opprettholde bosettingen i distriktene. Behovet til drift vil være økende utover i perioden, først og fremst som følge av trafikkvekst, lengre vegnett, flere tunneler, mer vegbelysning og flere tekniske installasjoner.

Økt innsats til trafikant og kjøretøy

Samferdselsdepartementet legger opp til en styrking av området trafikant og kjøretøy. Styrkingen av innsatsen på dette området vil komme gradvis, etter hvert som utviklingen av nettbaserte løsninger og et nytt og mer effektivt sentralt kjøretøyregister (Autosys) er satt i drift. Samtidig er det de nærmeste årene betydelige utfordringer og ressurser knyttet til rekruttering og kompetanseutvikling på dette området.

Ved at nedleggelsen av en lang rekke trafikkstasjoner igangsatt av den forrige regjeringen er stoppet, sikres befolkning og næringsliv et langt mer tilgjengelig tilbud. Samferdselsdepartementet er opptatt av å videreutvikle tilbudet på trafikkstasjonene, men også av å effektivisere tilbudet som Statens vegvesen yter gjennom forenklinger og utvikling av nettbaserte tjenester.

Norge deltar aktivt i utformingen av felleseuropeisk regelverk som stiller krav til kjøretøy og sjåfører. Norge arbeider for at disse reglene skal bidra til en høyere sikkerhetsstandard på europeiske veier, samtidig som reglene tar tilstrekkelig høyde for norske forhold slik at ikke næringsliv og bilister påføres urimelige kostnader. En god harmonisering, implementering og tilsyn med regelverket er viktig.

Samferdselsdepartementet vil prioritere en økning i antall kjøre- og hviletidskontroller. Den økte innsatsen gir også rom for vesentlig økning av bl.a. bilbeltekontroller og kontroll av tunge kjøretøy. Kombinert med at elektroniske hjelpemidler og analyseverktøy tas i bruk for å effektivisere og målrette kontrollene samt at kontrollørenes kompetanse økes, forventes den samlede effekten av innsatsen å øke betydelig. Dette er viktig for trafikksikkerhetsarbeidet.

6.3.2.2 Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

I forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 gikk Stortinget inn for at det skulle gjennomføres tre prøveprosjekt for OPS. Prosjektet Øysand-Thamshamn på E39 Klett-Bårdshaug i Sør-Trøndelag ble åpnet for trafikk i juni 2005. Det er gitt

nærmere omtale av vederlaget til OPS-selskapet i St.prp. nr. 1 (2004-2005).

Prosjektet Handeland-Feda på E39 Lyngdal-Flekkefjord i Vest-Agder ble åpnet for trafikk i august 2006. Det er gitt nærmere omtale av vederlaget til OPS-selskapet i St.prp. nr. 1 (2005-2006).

Samtlige delstrekninger i prosjektet E18 Grimstad-Kristiansand i Aust-Agder og Vest-Agder er ventet åpnet for trafikk i august 2009. Det er gitt nærmere omtale av vederlaget til OPS-selskapet i St.prp. nr. 1 (2007-2008).

Samlet statlig vederlag til OPS-selskapene vil i planperioden utgjøre 427 mill. kr per år, dvs. 4,27 mrd. kr i planperioden 2010-2019.

Det vises til nærmere omtale i kapittel 6.6.2.

6.3.2.3 Post 30 Riksveginvesteringer

Store investeringsprosjekt

Samferdselsdepartementet legger til grunn en årlig ramme på 4 984 mill. kr til store investeringsprosjekt på riksveger i gjennomsnitt for planperioden 2010-2019. Innfor rammen til store investeringsprosjekt er det satt av totalt 1 680 mill. kr i planperioden til E16 over Filefjell på egen post 36, samt totalt 1 040 mill. kr i planperioden til E6 vest for Alta på egen post 37. Dette synliggjør anslått bevilgningsnivå, og kan bidra til en mer helhetlig utbygging av strekningene ved at de ulike parsellene ses i sammenheng, jf. kapittel 6.4.

Den årlige økningen til store investeringsprosjekt er på 2 220 mill. kr, eller 80,3 pst, i forhold til NTP 2006-2015. Rammen innebærer en historisk satsing på store investeringsprosjekt på riksvegnettet, og vil gi vesentlig bedret trafikksikkerhet og framkommelighet i alle deler av landet.

Det er betydelig utbyggingsbehov på store deler av vegnettet, særlig for å øke framkommeligheten og trafikksikkerheten. I byene er det nødvendig å bygge ut vegnettet samtidig som kollektivtransporten styrkes. I tillegg er det nødvendig med rammebetingelser som gjør det mulig å gjennomføre mer effektive restriktive tiltak, for å begrense veksten i privatbilbruken. I lavtrafikkerte områder er utfordringene først og fremst å sikre bedre og jevnere standard på vegnettet. Utbedring av vegnettet i form av økt kapasitet, fjerning av flaskehals og bygging av faste vegsamband som erstatning for ferje gir redusert kjøretid og lavere transportkostnader. God framkommelighet har stor betydning for næringslivet og for å opprettholde bosettingen i distriktene.

Tabell 6.7 Økonomiske rammer til post 30 Riksveginvesteringer, inkl. post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2009-kroner.

| | NTP 2006-2015 | Saldert budsjett 2009 | NTP 2010-2013 | NTP 2014-2019 | NTP 2010-2019 |
|---|------------------|--------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Store investeringsprosjekt på riksveger | 2 764 | 2 290 | 4 309 | 5 434 | 4 984 |
| Mindre utbedringer | 102 | 83 | 277 | 277 | 277 |
| Gang- og sykkelveger | 116 | 105 | 285 | 300 | 294 |
| Trafikksikkerhetstiltak | 332 | 650 | 650 | 1 000 | 860 |
| Miljø- og servicetiltak | 31 | 14 | 107 | 120 | 115 |
| Kollektivtrafikktiltak | 26 | 13 | 178 | 178 | 178 |
| Planlegging, grunnverv mv | 111 | 174 | 236 | 316 | 284 |
| Sum programområder | 718 | 1 039 | 1 733 | 2 191 | 2 008 |
| Sum investeringer på riksveger | 3 482 | 3 329 | 6 042 | 7 625 | 6 992 |
| Ikke rutefordelte midler | 453 | 812 | 192 | 192 | 192 |
| Sum post 30, inkl. post 36 og post 37 | 3 935 | 4 141 | 6 234 | 7 817 | 7 184 |

Det vil gå i størrelsesorden 10 mrd. kr i statlige midler til fullføring av prosjekt som er startet opp ved inngangen til planperioden. Midlene vil brukes til å ferdigstille prosjekt på bl.a. E6, E18 og E39, jf. nærmere omtale i kapittel 10. De største prosjektene som vil fullføres er rv 7/rv 13 Hardangerbrua, E39 Kvivsvegen, rv 150 Ulvensplitten–Sinsen, E18 Bjørvikaprojektet, E18 Krosby–Knapstad, E18 Sky–Langangen, E6 Dal–Minnesund, E6 Øyer–Tretten og E6 Trondheim–Stjørdal. Disse prosjektene er viktige for å nå transportpolitiske mål knyttet til bl.a. framkommelighet og trafikksikkerhet.

I tillegg gir rammen rom for å starte opp en rekke viktige prosjekt i første fireårsperiode. De største prosjektene er E18 Melleby-Momarken, E18 Knapstad-Retvedt, rv 2 Kongsvinger-Nybakk, videre utbygging av E18 i Vestfold, E39 Eiganestunnelen, E39 Svegatjørn-Rådal, E39 Førde-Hornindal, E134 Damåsen-Saggrenda, E134 Gvammen-Århus, rv 7 Sokna-Ørgenvika, E16 Sandvika-Wøyen, E16 Fønhus-Bjørge, E16 Øye Borlaug, videre utbygging av E6 Gardermoen-Kolomoen, E6 Ringebu-Otta, E6 Brenna-Brattås-Lien, E6 Bru over Rombaken samt videreføring av E6 vest for Alta.

Programområdene

Programområdene omfatter mindre utbedringer, gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak og planlegging, grunnverv mv. Disse tiltakene ble tidligere omtalt som «mindre investeringstiltak». Da

mange av disse investeringene er relativt store, vil betegnelsen programområder heretter benyttes.

Samferdselsdepartementet legger opp til en betydelig satsing på programområdene. Det legges til grunn en ramme på 2 008 mill. kr til programområdene i gjennomsnitt over planperioden. Dette er en årlig økning på 1 290 mill. kr, eller 179,6 pst i forhold til NTP 2006-2015. Tiltakene innenfor programområdene er målrettede med sikte på å løse ett spesielt problem på en strekning eller punkt. Tiltakene har god effekt i forhold til målene for Nasjonal transportplan. I første rekke gjelder dette mål om sikkerhet, miljø og universell utforming, samt strategier for overføring av transport til mer miljøvennlige transportformer.

Den økte satsingen på programområdene er knyttet til:

- *Mindre utbedringer:* Samferdselsdepartementet vil sette av 277 mill. kr per år i gjennomsnitt for planperioden 2010-2019 til programområdet mindre utbedringer. Dette er en økning på 175 mill. kr, eller 171,6 pst i forhold til NTP 2006-2015. Hovedtyngden av innsatsen til mindre utbedringer går til tiltak som reduserer framtidig vedlikeholdsbehov. Midlene skal først og fremst brukes til utbedring av tunneler, vegkropp og bruer. Videre medfører EU-direktiv og forskrift om sikkerhetskrav i tunneler behov for tiltak for sikkerhetsmessig oppgradering. Det er også prioritert midler til breddeutvidelse, utbedring av kurvatur og andre mindre oppgraderinger av riksvegnettet.

- *Gang- og sykkelveger:* Samferdselsdepartementet vil å sette av 294 mill. kr per år i gjennomsnitt for planperioden 2010-2019 til programområdet gang- og sykkelveger. Dette er en økning på 178 mill. kr, eller 153,4 pst i forhold til NTP 2006-2015. Regjeringen har som mål at sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre 8 pst av alle reiser. For å bidra til å nå målet i den nasjonale sykkelstrategien vil Samferdselsdepartementet øke satsingen på denne type tiltak. Det legges i planperioden opp til å bygge om lag 500 km nye gang- og sykkelanlegg langs riksvegene. Dette inkluderer også sykkelveger langs nye veger og anlegg finansiert med bompenger. I følge Nasjonal sykkelstrategi er behovet for utbygging av sykkelveger langs riksvegnettet 1 100 km, hvorav 350 km i byer og tettsteder. En helhetlig nasjonal satsing for økt sykkelbruk forutsetter en koordinert satsing mellom stat og kommuner og fylkeskommuner. Dette er spesielt viktig i byer og tettsteder, hvor sykkelvegnettet ofte følger andre ruter enn det statlige vegnettet. Regjeringens satsing på slike tiltak vil også legge et press på lokale myndigheter knyttet til planleggingen av slike fysiske infrastrukturtiltak, spesielt i storbyene.
 - *Trafikksikkerhetstiltak:* Samferdselsdepartementet vil sette av 860 mill. kr per år i gjennomsnitt for planperioden 2010-2019 til programområdet trafikksikkerhetstiltak. Dette er en økning på 528 mill. kr, eller 159 pst i forhold til NTP 2006-2015. Samferdselsdepartementet vil øke satsingen betydelig for å redusere antall drepte eller hardt skadde i møteulykker. Fysisk skille mellom kjørefeltene eller etablering av bredt midtfelt er en viktig del av denne satsingen. I tillegg prioriteres tiltak for å redusere antall drepte eller hardt skadde i utforkjøringsulykker og blant gående og syklende. Målrettede trafikksikkerhetstiltak har god dokumentert effekt. Det er beregnet at den samlede innsatsen på 8,6 mrd. kr i tiårsperioden vil gi 80 færre drepte eller hardt skadde i 2020 sammenliknet med en situasjon uten disse tiltakene. Den samfunnsøkonomiske nettoytten er beregnet til 8,3 mrd. kr.
 - *Miljø- og servicetiltak:* Samferdselsdepartementet vil sette av 115 mill. kr per år i gjennomsnitt for planperioden 2010-2019 til programområdet miljø- og servicetiltak. Dette er en økning på 84 mill. kr, eller 270,3 pst i forhold til NTP 2006-2015. Samferdselsdepartementet legger opp til en betydelig opptrapping av innsatsen på dette området. Det kreves økt satsing på miljøtiltak for å oppfylle lovpålagte krav, jf. forskrift til forurensingsloven om begrensnings av støy og forskrift basert på EU-direktiv om vannkvalitet. Statens vegvesen har beregnet at det må gjennomføres støytiltak på om lag 1 500 boliger for å sikre at ingen utsettes for innendørs støy over 40 dB langs riksvegnettet i 2020. I tillegg er det satt av midler til tiltak for biologisk mangfold, utbygging av miljøgater og mindre reparasjonstiltak med hensyn på landskap. Samferdselsdepartementet øker også satsingen på hvile- og rasteplasser for tungtransporten. Kjøre- og hviletidsregler for lastebiltrafikken skaper et stort behov for slike plasser. Dette er både en viktig service til lastebilsjåfører og viktig for trafikksikkerheten ved at sjåførene får gode muligheter til døgnhvile.
 - *Kollektivtrafikktiltak:* Samferdselsdepartementet vil sette av 178 mill. kr per år i gjennomsnitt for planperioden 2010-2019 til programområdet kollektivtrafikktiltak. Dette er en økning på 152 mill. kr, eller 584,6 pst i forhold til NTP 2006-2015. Samferdselsdepartementet prioriterer høyt midler til universell utforming av holdeplasser og terminaler på riksvegnettet. All ny infrastruktur skal utformes etter prinsippet om universell utforming, men det er også behov for midler til å tilrettelegge eksisterende infrastruktur dersom målet om universell utforming skal kunne ivaretas. Med satsingen på universell utforming vil 1 500-2 000 holdeplasser og nærmere 100 knutepunkt kunne bli universelt utformet i løpet av planperioden. Tiltak vil først bli satt inn der passasjergrunnlaget er størst. Satsingen på kollektivfelt gjør at det kan bygges 80 km kollektivfelt på riksvegnettet.
 - *Planlegging, grunnergverv mv:* Samferdselsdepartementet foreslår å sette av 284 mill. kr per år i gjennomsnitt for planperioden 2010-2019 til programområdet planlegging, grunnergverv mv. Dette er en økning på 173 mill. kr, eller 155,9 pst i forhold til NTP 2006-2015. Dette må ses i sammenheng med et langt høyere aktivitetsnivå i vegsektoren i planperioden. I tillegg har de opparbeidede planreservene blitt redusert som en følge av en vesentlig økt aktivitet.
- Ikke rutefordelte midler*
- Innenfor post 30 forslår Samferdselsdepartementet å sette av 192 mill. kr per år til felles etatsutgifter, forskning og utvikling mv.

6.3.2.4 Post 31 Rassikring

Flere mindre tettsteder og tilhørende vegforbindelser i distriktene er svært rasutsatt. Dette er en stor belastning for de lokalsamfunn som berøres fordi det skapes utrygghet og mindre forutsigbar framkommelighet. Perioder med stengte veger på grunn av ras eller rasfare får store konsekvenser ettersom vegforbindelsene ofte benyttes både til jobb- og skolerelaterte reiser. Stengte veger utgjør i mange regioner store kostnader for næringslivet. Rassikring er således svært viktig nasjonalt for å opprettholde spredt bosetting og eksportrettet industri, og lokalt for å legge til rette for lokal og regional næringsutvikling.

Samferdselsdepartementet legger til grunn en ramme på 1 000 mill. kr per år til særskilte rassikringstiltak over post 31. Dette er en økning på 661 mill. kr pr. år sammenliknet med NTP 2006-2015. Midlene benyttes både på riks- og fylkesveger med 50 pst til hver. Det vises til kapittel 10 for nærmere omtale av viktige rassikringsprosjekt på riksvegnettet.

Midlene til rassikringstiltak på fylkesvegnettet vil bli bevilget årlig over statsbudsjettet som tilskudd til fylkeskommunene. Dette kommer i tillegg til fylkenes prioritering av rassikringstiltak over eget budsjett. Det vil bli utarbeidet fireårige handlingsplaner for rassikring på fylkesvegnettet.

6.3.2.5 Post 36 E16 over Filefjell

Samferdselsdepartementet legger til grunn en ramme på 1 680 mill. kr til E16 over Filefjell i planperioden 2010-2019. Prosjektet omfatter strekningen fra Øye til Borlaug. Utbyggingen er viktig for å sikre at en riksveg skal være tilnærmet garantert vinteråpen mellom Oslo og Bergen.

I arbeidet med å ruste opp E16 har Statens vegvesen så langt lagt opp til å dele opp arbeidet på strekningen i tre prosjekt: Øye-Tyinkrysset, Tyinkrysset-Maristova og Maristova-Borlaug. Regjeringen er opptatt av at Statens vegvesen skal få mulighet til å se utbyggingen av hele strekningen i sammenheng, slik at man kan sikre en mest mulig effektiv utbygging, og skiller derfor ut prosjektet som egen post. Det vises til nærmere omtale i kapittel 10.

6.3.2.6 Post 37 E6 vest for Alta

Samferdselsdepartementet legger til grunn en ramme på 1 040 mill. kr til E6 vest for Alta i plan-

perioden 2010-2019. Prosjektet omfatter fullføring av utbedringen av E6 på den om lag 50 km lange strekningen fra Storsandnes til Alta.

Som en del av regjeringens Nordområdestrategi er det særlig fokus på oppgraderingstiltak og nybyggingsprosjekt på E6 gjennom landsdelen. Regjeringen er opptatt av at Statens vegvesen skal få mulighet til å se utbyggingen av de gjenværende strekningene på E6 vest for Alta i sammenheng, slik at man kan sikre en mest mulig effektiv utbygging, og skiller derfor ut prosjektet som egen post. Det vises til nærmere omtale i kapittel 10.

6.3.2.7 Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Regjeringen vil innføre en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene. Ordningen er knyttet til tiltak på fylkesvegnettet og kollektivtransporttiltak, bl.a. bybaner.

Det legges til grunn en ramme på 2 mrd. kr per år i perioden 2010-2019. Forutsatt at fylkeskommunene velger å benytte ordningen fullt ut, er det beregnet at de årlige utgiftene knyttet til denne i gjennomsnitt vil beløpe seg til 603 mill. kr i perioden 2010-2019.

Rentekompensasjonsordningen for transporttiltak i fylkene vil legges opp tilsvarende ordningen vi finner for skole- og svømmeanlegg og kirkebygg, jf. omtale i St.prp. nr 1 (2008-2009) for Kommunal- og regionaldepartementet. Ordningen innebærer bl.a. at fylkene med utgangspunkt i tiltak de ønsker gjennomført kan søke om rentekompensasjon, og fylkene kan velge fritt om og hvor de vil ta opp lån. Kompensasjonen utgjør renter beregnet på grunnlag av et serielån i Husbanken med 20-års løpetid, 5 års avdragsfrihet og flytende rente.

Samferdselsdepartementet vil arbeide videre med spørsmål knyttet til operasjonalisering av ordningen, og komme tilbake til dette på egnet måte.

6.3.2.8 Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Det legges til grunn en videreføring av nivået i budsjett 2009 på 1 776 mill. kr til kjøp av ferjetjenester. Samferdselsdepartementet mener at denne rammen gir rom for et noe økt ferjetilbud – både på riksvegnettet og det nye fylkesvegnettet.

Forvaltningsreformen innebærer at staten vil ha ansvar for 17 av totalt 95 ferjesamband. Statens økonomiske forpliktelser etter avtalene med rede-

Tabell 6.8 Standard for ferjedriften

| Standardklasse | Frekvens (Avganger per døgn) | Stiv frekvens ¹ | Åpningstid (fra 1.til siste avg.) ² | | Servicenivå (andel kjøretøy som kommer med ønsket avgang) |
|----------------------------------|------------------------------------|----------------------------|--|----------------------------|--|
| | | | Hverdager | Hverdager Lørdag/søndag | |
| Riksveg: | | | | | |
| > 2500 PBE ÅDT ³ | 38 | 15 timer | 24 timer | 24 timer | 98 pst |
| < 2500 PBE ÅDT ⁴ | 36 | 12 timer | 24 timer | 19 timer | 98 pst |
| Fylkesveg: | | | | | |
| > 2500 PBE ÅDT | 36 | 12 timer | 24 timer | 24 timer | 98 pst |
| 1000 – 2500 PBE ÅDT ⁵ | 30 | | 18 timer | 16 timer | 98 pst |
| 500 – 1000 PBE ÅDT: | | | | | |
| Takstsone ⁶ 1-4 | 25 | | 18 timer | 16 timer | 98 pst |
| Takstsone 5- | Kontinuerlig drift ⁷ | | 18 timer | 16 timer | 98 pst |
| 100 – 500 PBE ÅDT: | | | | | |
| Takstsone 1-4 | 21 | | 16 timer | 15 timer | 98 pst |
| Takstsone 5-9 | 15 | | 16 timer | 14 timer | 98 pst |
| Takstsone 10-20 | 8 | | 16 timer | | 98 pst |
| Takstsone 21- | Kontinuerlig drift | | | | 98 pst |
| < 100 PBE | Egne vurderinger | | | | 98 pst |

¹ Stiv frekvens: Avganger med faste intervall fra samme ferjeleie innenfor en tidsperiode, eksempelvis 15, 20, 30 eller 60 minutter mellom hver avgang. Stiv frekvens er ønskelig også for samband/strekninger der dette ikke er et krav dersom det kan oppnås uten ekstra kostnader.

² For at åpningstid skal være 24 timer må det ikke være mer enn 2 ½ time mellom to avganger.

³ PBE ÅDT = personbilenheter per døgn i gjennomsnitt i løpet av året.

⁴ Det kan gjøres egne vurderinger for samband med store sesongsvingninger, for lange samband eller hvis andre særlige grunner tilsier det.

⁵ For strekninger/ samband over 20 kilometer gjelder krav om kontinuerlig drift innenfor åpningstiden og maks 98 pst servicenivå.

⁶ Med takstsone menes lengden på strekningen i kilometer.

⁷ For strekninger/samband fra sone 5>750 PBE pr døgn skal det være frekvens på 22 avganger.

riene i det enkelte ferjesamband innebærer at 412 mill. kr vil gå til kjøp av ferjetjenester på riksvegnettet, mens 1 364 mill. kr vil gå til kjøp på det nye fylkesvegnettet, jf. kapittel 6.2.

Samferdselsdepartementet legger opp til at både frekvens og åpningstid kan økes for de fleste samband i planperioden. Ingen sambandsregioner vil få lavere standard enn i dag. Det er foreslått et mål om at minst 98 pst av trafikantene skal få plass på planlagt avgang. I dag er dette kravet 97 pst, bortsett fra for riksveg over 1 500 PBE per døgn der kravet tilsvarer 98 pst. Ventetiden til neste avgang er uforholdsmessig lang i lavfrekvente samband, og derfor vil større sikkerhet for å komme med ønsket avgang gi stor gevinst for trafikantene.

Den viktigste endringen på riksvegsambandene blir flere turer per døgn og utvidede åpningstider på

lavtrafikkerte samband. Samferdselsdepartementet foreslår at samband på riksvegnettet med over 2 500 personbilenheter per døgn får 38 avganger per døgn, mens samband med mindre trafikk får 36 avganger. Dagens standard skiller mellom samband med over og under 1 500 personbilenheter per døgn, der målene er henholdsvis 35 og 30 avganger.

Samferdselsdepartementet legger opp til en gradvis innfasing av det nye tilbudet i takt med nye utlysninger av anbud i disse sambandene. Samferdselsdepartementet forventer at konkurranseutsettingen vil gi effektiviseringsgevinster som fører til kostnadsreduksjon ved kjøp av ferjetjenester.

De foreslåtte langsiktige standardmålene er beskrevet i tabell 6.8, mens forbedringer i ferjetilbudet som følge av ny NTP-standard i servicenivå og frekvens er vist i tabell 6.9.

Tabell 6.9 Utvalgte standardendringer i forhold til NTP 2006-2015

| | NTP 2006-2015 | NTP 2010-2019 |
|--|------------------|--------------------|
| Servicenivå for riksveger <1500 PBE ÅDT og fylkesveger | 97 pst | 98 pst |
| Frekvens for riksveger: | | |
| >2500 PBE ÅDT | 35 | 38 |
| <1500 PBE ÅDT | 30 | 36 |
| Frekvens for fylkesveger: | | |
| >2500 PBE ÅDT | 30 | 36 |
| 1000-1500 PBE ÅDT | 25 | 30 |
| 500-1000 PBE ÅDT: | | |
| Takstsone 5- | 25 | Kontinuerlig drift |
| 100 – 500 PBE ÅDT: | | |
| Takstsone 1-4 | 20 | 21 |
| Takstsone 5-9 | 12 | 15 |
| Takstsone 10-20 | 6 | 8 |

6.3.3 Sjøtransport

Fiskeri- og kystdepartementet legger til grunn en samlet ramme for statlige midler til Kystverket på 10 850 mill. kr i perioden 2010-2019.

Lostjenesten, som er fullt ut brukerfinansiert, er ikke del av planrammen. Beredskap mot akutt forurensning er ikke del av planrammen da dette virksomhetsområdet ikke naturlig faller inn under transportplanlegging, men er en del av beredskapen langs kysten.

6.3.3.1 Satsing på styrkede konkurransevilkår, fornying, framkommelighet og økt sjøsikkerhet

Innenfor planrammen vil regjeringen prioritere farleds- og fiskerihavnetiltak, fornying av maritime trafikksentraler, utskiftning av Kystverkets fartøy og fjerning av kystgebyret og årsavgift for havnesikkerhet. Samlet sett vil dette bygge opp under regjeringens målsetting som er formulert i Soria Moria-erklæringen om å legge til rette for sikker transport langs kysten og overføring av godstransport fra veg til sjø.

Fiskerihavner og tilskudd fiskerihavner

Det legges til grunn en samlet ramme til statlige og kommunale fiskerihavnetiltak på 1 990 mill. kr i planperioden. Dette er en økning på 280 mill. kr fra planrammen for NTP 2006-2015 .

Fiskeri- og havbruksnæringen er en av Norges viktigste eksportnæringer, og samtidig av stor betydning for lokalsamfunnene langs kysten. Fiskeri- og kystdepartementet vil derfor videreføre innsatsen rettet mot statlige fiskerihavner som et ledd i en strategi for økt verdiskaping i sektoren. Det vil ved vurdering av tiltak i fiskerihavner stilles krav om avklaringer i forhold til den kommunale og fylkeskommunale planleggingsprosessen, hvor nytten av tiltakene dokumenteres og ses i sammenheng med øvrig nærings- og infrastrukturutvikling. Prosjekt av stor betydning for den nasjonale verdiskapingen innen fiskerinæringen vil bli prioritert. Aktuelle statlige fiskerihavnsprosjekt blir presentert i kapittel 8.3.7.

Regjeringen nær dobler tilskuddsposten til kommunale fiskerihavnetiltak fra 28 til 52 mill. kr årlig. Dette er med på å sikre at mindre tiltak kan bli gjennomført med finansiering fra stat og kommune. I tillegg settes det av 17 mill. kr årlig til utførelse av mindre vedlikeholdsprosjekt.

Farleder

Dersom sjøtransporten skal øke sin konkurransevne overfor veg, er sikker og effektiv transport langs kysten viktig. Tiltak rettet mot flaskehalsen i hovedledene og i innseilingen til viktige havner vil bli prioritert. Fiskeri- og kystdepartementet legger til grunn en samlet ramme i planperioden på 2 860 mill. kr til farledstiltak. Dette er en økning på 1 730

Tabell 6.10 Statlig ramme for Kystverket fordelt etter virksomhetsområder. Mill. 2009-kr

| | NTP Saldert bud- 2006-2015 | sjett 2009 | NTP 2010-2013 | NTP 2014-2019 | NTP 2010-2019 |
|--|-------------------------------|------------|------------------|------------------|------------------|
| Fiskerihavner | 143 | 221 | 131 | 158 | 147 |
| Tilskudd fiskerihavner | 28 | 31 | 47 | 56 | 52 |
| Farleder | 113 | 129 | 274 | 294 | 286 |
| Navigasjonsinstallasjoner ¹ | 200 | 189 | 300 | 370 | 342 |
| Fartøy | - | - | 54 | 54 | 54 |
| Navigasjons- og meldingssystem | 5 | 5 | 8 | 8 | 8 |
| VTS (Trafikksentraler) ² | 21 | 21 | 46 | 46 | 46 |
| Transportplanlegging, kystforvaltning og adm. ³ | 104 | 107 | 150 | 150 | 150 |
| Totalt | 614 | 703 | 1010 | 1136 | 1085 |

¹ Regjeringen vil fjerne kystgebyret som har dekket 34 pst av utgiftene til navigasjonsinstallasjoner. Tabellen viser kun den statlige finansieringen, som til og med 2009 har vært på 66 pst, men som fra 2010 vil være på 100 pst.

² Rammen satt av til VTS skal finansiere investeringer ved alle fem trafikksentralene, og i tillegg driften av Vardø trafikksentral som ble startet opp i 2007. I tabellen er beløpet for NTP 2006-2015 justert til 21 mill. kr for lettere å kunne sammenlikne rammene for NTP 2006-2015 og NTP 2010-2019.

³ Regjeringen vil fjerne årsavgiften for havnesikkerhet. Denne inntekten som i 2009 er budsjettert til ca 15 mill. kr har inngått i budsjettposten «Transportplanlegging, kystforvaltning og administrasjon. I tabellen vises kun den statlige andelen av bevilgningen.

mill. kr, eller 153 pst sammenliknet med NTP 2006-2015. Prosjektene presenteres i kapittel 10.4.

Navigasjonsinstallasjoner

Navigasjonsinstallasjonene langs kysten er viktige for sikker og effektiv sjøtransport. I dag er utgiftene til disse anleggene delvis brukerfinansiert ved at 34 pst av bevilgningen til virksomhetsområdet dekkes av brukerne. Regjeringen ønsker å styrke sjøtransporten og vil legge frem forslag om at utgiftene til dette fullfinansieres av staten.

Det er beregnet et vedlikeholdsetterslep på ca. 1,6 mrd. kr for navigasjonsinstallasjoner. Driftsikkerheten har fram til nå vært svært god, og regjeringen legger vekt på at denne skal opprettholdes. På tross av et betydelig vedlikeholdsetterslep vil driftsikkerheten ikke svekkes, eller etterslepet øke, dersom dagens bevilgningsnivå videreføres i første fireårsperiode. Regjeringen mener likevel at vedlikeholdsetterslepet må tas på alvor, og vil i første fireårsperiode fullt ut dekke inn bortfallet av brukerfinansieringen for navigasjonsinstallasjoner og styrke budsjettet med ytterligere 13 mill. kr årlig fra 287 mill. kr i 2009 til 300 mill. kr. Sammenliknet med NTP 2006-2015 øker den statlige innsatsen med 100 mill. kr årlig. I siste seksårsperiode legges det opp til en betydelig innsats for å redusere vedlikeholdsetterslepet ved at rammen til navigasjonsinstallasjoner økes til 370 mill. kr årlig.

Fartøy

Kystverkets fartøy er i dag i gjennomsnitt 31 år gamle, og har økende årlig vedlikeholdsbehov. Fra 2004 til 2009 har Kystverket måtte redusere fartøyparken fra 15 til 12 grunnet tilstanden på fartøyene. Kystverket har i samme periode ikke kunnet fornye eller erstatte fartøy innenfor de ordinære rammene. I tråd med Kystverkets fornyelsesplan, vil antallet fartøy reduseres ytterligere ved en overgang til mer effektive og multifunksjonelle anleggs-, vedlikeholds- og oljevern-fartøy. Regjeringen vil ved å gjennomføre en slik investering legge til rette for økt effektivitet i denne delen av Kystverkets virksomhet. Fiskeri- og kystdepartementet legger vekt på å effektivisere driften ved at hvert enkelt skip får flere operative timer, og at arbeidsoppgavene gjennomføres på en mer hensiktsmessig måte. Regjeringen vil derfor gjennomsnittlig sette av 54 mill. kr årlig til nye fartøy.

VTS (Trafikksentraler)

Det er behov for fornying av utstyret på trafikksentralene. Det er fem trafikksentraler i Norge, hvorav driften ved fire er brukerfinansiert. I utgangspunktet er det brukeren som skal finansiere drift og ordinær fornyelse av utstyret, mens staten står for kostnadene ved større investeringer. De siste årene har ikke brukerfinansieringen vært tilstrekkelig

for å sikre et optimalt vedlikehold og fornyelse av utstyr ved sentralene. Det er identifisert et behov for fornyelse av utstyr i planperioden på gjennomsnittlig 25 mill. kr årlig. Fiskeri- og kystdepartementet mener at fornyingen av sentralene bør finansieres med statlige bevilgninger fremfor økt brukerbetaling. Det er derfor satt av 46 mill. kr årlig i statlig bevilgning til trafikksentralene i planperioden, som vil dekke drift av Vardø trafikksentral og fornyelse av utstyret på alle trafikksentralene. Dette er en økning på om lag 25 mill. kr årlig sammenliknet med NTP 2006-2015.

Transportplanlegging, kystforvaltning og administrasjon

Transportplanlegging omfatter bl.a. arbeidet med Nasjonal transportplan og Kystverkets handlingsprogram. Kystforvaltning omfatter regelverksutforming og myndighetsutøvelse spesielt knyttet til havne- og farvannsloven, losloven, forurensningsloven og plan- og bygningsloven. Det er behov for å styrke Kystverket som planetat og tilføre større ressurser som følge av den økte aktiviteten denne planen legger opp til.

Regjeringen vil fjerne årsavgiften for havnesikkerhet som ble innført i 2007 og som har dekket utgiftene Kystverket har hatt med å følge opp regelverket om maritim sikkerhet og terrorberedskap (ISPS-regelverk). Disse utgiftene har inngått i «transportplanlegging og kystforvaltning». For 2009 er denne anslått til ca. 15 mill. kr. Bortfallet av denne avgiften vil dekkes inn med statlige midler.

Sammenliknet med NTP 2006-2015 øker de statlige bevilgningene til virksomhetsområdet med 46 mill. kr årlig.

6.3.4 Statlig kjøp av regionale lufthavntjenester

Som følge av relativt gode tider for luftfarten og bedre rammevilkår for Avinor har det ikke vært bevilget midler til denne ordningen de siste årene. Behovet for statlige kjøp vil bli vurdert i de årlige budsjettproposisjonene.

6.4 Mer effektiv utnyttelse av ressursene og sammenhengende utbygging av lengre strekninger

Det er en forutsetning i den statlige økonomistyringen og etatsstyringen at ressursene utnyttes mest

mulig effektivt. Dette krever både politisk disiplin og god styring fra etatenes side. Til tross for at budsjettene samlet sett er økt kraftig i inneværende NTP-periode har Samferdselsdepartementet ansett det som nødvendig å vri midler fra investering til vedlikehold i forhold til vedtatte planer og utsette oppstart av nye prosjekt slik at igangsatte prosjekt kan sikres bedre framdrift. Samferdselsdepartementet har også lagt stor vekt på at etatene skal utvikle en dialog med aktørene i de ulike leverandørmarkedene for å tilpasse sine kontraktsstrategier slik at effektiv konkurranse sikres, og at ressursene hos entreprenører og underentreprenører kan utnyttes på en mer effektiv måte.

Samferdselsdepartementet legger vekt på å utvikle dette arbeidet videre. For eksempel vil det vurderes hvordan sesongen for asfaltlegging kan utvides ved å differensiere etter klimatiske regioner, slik at utstyr og mannskap hos leverandørene kan utnyttes bedre.

Samferdselsdepartementet har også lagt stor vekt på å få fjernet gjenværende flaskehals på vegnettet i inneværende fireårsperiode. Utbyggingen av ny tunnel på strekningen Frydenhaug-Eik har vært viktig for å fjerne en flaskehals på E18 ved Drammen, slik at det nå er sammenhengende firefeltsveg fra Oslo helt forbi Tønsberg. Utbyggingen av E6 på strekningen Vinterbru-Assurjern, der E18 møter E6 ved Tusenfryd i Akershus, er et annet eksempel.

Etter Samferdselsdepartementets oppfatning vil også en investeringsstrategi på riksveg- og banenettet som legger vekt på en mer sammenhengende utbygging av lengre strekninger bidra til bedre ressursutnyttelse. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen og Jernbaneverket foretatt en vurdering av mulige gevinster ved en slik utbyggingsstrategi. Etatene anslår besparelsene til i størrelsesorden 10–15 pst.

En utbyggingsstrategi som legger økt vekt på sammenhengende utbygging av lengre strekninger vil gi etatene bedre forutsetninger for å gjennomføre prosjektene med en mer langsiktig og markedstilpasset kontraktsstrategi. Større prosjekter vil blant annet innebære fleksibilitet til å velge forskjellige kontraktstyper (enhetspriskontrakter, målpriskontrakter og forskjellige typer totalentreprisekontrakter med og uten driftsansvar), samt fleksibilitet til å foreta en oppdeling av prosjektene i både små og store entrepriser som tilpasses markedet.

En slik utbyggingsstrategi vil også kunne gi besparelser knyttet til selve utbyggingskostnadene, blant annet riggekostnader, massedisponering,

materiellkostnader, utstyrsutnyttelse m.m. Dertil kommer besparelser i administrasjonsutgifter, både hos byggherre og entreprenør. I tillegg kommer gevinstene ved at man kan ta ut større nytte for trafikantene når også tilstøtende strekninger er utbygd.

Flere større kontrakter og større forutsigbarhet i forhold til et jevnt høyere investeringsnivå vil legge til rette for et mer velfungerende marked, der det blir mer attraktivt for utenlandske entreprenører å etablere prosjektorganisasjoner i Norge og der det blir mer attraktivt for etablerte entreprenører å investere langsiktig i produktivitetsforbedringer og organisasjonsutvikling. Etatenes erfaringer tyder på at et prosjekt minst bør være i størrelsesorden 0,5–1 mrd. kr for at det skal være tilstrekkelig interessant for utenlandske entreprenører.

Det har i den senere tiden blitt lagt større vekt på korridorvis utvikling av riksvegnettet. Utbyggingen av E6 mellom Oslo og Svinesund er et godt eksempel på dette. Den siste delstrekningen ferdigstilles i 2009. I tillegg pågår det en sammenhengende utbygging av E6 mellom Gardermoen og Kolomoen og av E18 gjennom Vestfold og på Sørlandet (OPS-prosjektet Grimstad-Kristiansand).

På bakgrunn av de store gevinstene knyttet til en mer sammenhengende utbygging av lengre strekninger vil Samferdselsdepartementet fortsatt legge vekt på dette momentet i prioriteringene av investeringene på stamnettet i planperioden. Det vises bl.a. til den foreslåtte satsingen på E39 Kyststamvegen, E6 vest for Alta, E6 Gardermoen – Kolomoen, E18 i Vestfold, E16 Oslo – Bergen, utbyggingen av Vestfoldbanen, utbyggingen av Dovrebanen mellom Eidsvoll og Hamar og nytt dobbeltspor Oslo – Ski. Strategien må også ses i sammenheng med utvikling av nye kontraktsformer, jf. kapittel 6.6.3.

Egne poster for utvalgte investeringsprosjekt

Regjeringen er opptatt av å prøve ut ulike modeller for finansiering av samferdselsprosjekter for å viderutvikle kunnskapen knyttet til effektiv utnyttelse av ressursene. Regjeringen foreslår derfor at tre store, helhetlige investeringsprosjekt føres på egne poster.

Bygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski utgjør om lag 30 pst av de store jernbaneinvesteringene i planperioden, og er svært viktig for trafikkavviklingen i Østlandsområdet. Utskillingen av prosjektet på egen post vil synliggjøre anslått bevilgningsnivå, og kan bidra til mer rasjonell framdrift.

Videre er utbygging av E16 over Filefjell viktig for å få en vintersikker veg Oslo–Bergen og mellom Vest- og Østlandet, mens utbygging av E6 vest for Alta er en del av regjeringens Nordområdestrategi. Utskillingen av prosjektene på egne poster kan bidra til en mer effektiv utbygging ved at hele strekningen kan i større grad ses i sammenheng.

Oppstart av prosjektene må som før baseres på Stortingets behandling av kostnadsrammer og finansierings- og utbyggingsplaner.

6.5 Statlig kjøp av transporttjenester

Ordningen med statlig kjøp av transporttjenester er begrunnet ut fra et politisk mål om å ha velfungerende og likeverdige tjenester til innbyggerne i hele landet. Det vises til kapitlene 8 og 9 for nærmere omtale.

Formålet med statlig kjøp av tjenester er å sikre et transporttilbud som har høyere frekvens, er tryggere, bedre og rimeligere enn det en kan oppnå gjennom ren kommersiell drift. Ved et statlig kjøp av tjenester får den enkelte transportør vanligvis enerett til å drive strekningen/ruten, i kombinasjon med tilskudd. I den grad det gjennomføres konkurranse, er det konkurranse *om* markedet og ikke *i* markedet.

Det er i budsjett for 2009 foreslått statlig kjøp av transporttjenester for om lag 4,3 mrd. kr. Dette omfatter:

- kjøp av persontransporter med jernbane,
- kjøp av riksvegferjetjenester,
- kjøp av regionale flyrutetjenester fra flyselskapene,
- kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes.

Av disse kjøpene er det kun riksvegferjetjenestene som inngår i planrammen for Nasjonal transportplan, jf. kapittel 6.3.2.8. Regjeringen har i perioden økt rabattsatsen fra 40 til 50 pst for de som er mest avhengige av å bruke ferje og som har ulike typer av rabattkort (sonekort og verdikort). Regjeringen legger opp til å videreføre en slik økt rabatt, og vil i årene framover legge til rette for å effektivisere billettinnkrevningen og for at man skal kunne bruke samme rabattkort i stadig større deler av landet. Etersom flesteparten av dagens riksvegferjesamband er planlagt overført til fylkene gjennom forvaltningsreformen, vil Samferdselsdepartementet gå i dialog med fylkene for å innføre et enhetlig billetteringssystem som kan brukes i hele landet.

Samferdselsdepartementet kjøper i dag bedriftsøkonomiske ulønnsomme persontransporttjenester med jernbane for om lag 1,7 mrd. kr per år. Kjøpet er regulert gjennom en rammeavtale for 2007-2010 inngått mellom Samferdselsdepartementet og berørte togselskaper og årlige kjøpsavtaler under rammeavtalen. Rammeavtalen med NSB AS omfatter toggruppene nærtrafikk, Inter-City-trafikk, region- og matetrafikk, nattog og fjerntrafikk på Nordlandsbanen (Trondheim-Bodø). Rammeavtalen med NSB AS inkluderer ikke fjerntrafikk på strekningene Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim og Oslo-Gøteborg, da disse togtilbudene drives kommersielt.

Siden Regjeringen Stoltenberg II overtok for drøyt tre år siden er investeringsnivået til jernbanen økt med 140 pst. Denne satsingen foreslås ytterligere trappet opp, noe som vil øke kapasiteten til å kjøre flere tog. Parallelt med at infrastrukturen bygges ut har det blitt arbeidet med å utvide NSBs togpark. Høsten 2008 ga regjeringen på bakgrunn av vedtak i Stortinget NSB klar-signal til å inngå kontrakt om levering av 50 nye motorvognsett; 26 lokaltog og 24 regiontog. Togsettene gir NSB en netto tilvekst på mer enn 9 000 seter, og er planlagt satt i trafikk fra 2012. Dette vil kunne gi en samlet produksjonsøkning på 20-30 pst.

Regjeringen vil gå i forhandlinger med NSB AS om økt kjøp, slik at gevinstene av investeringene som nå gjøres, vil komme trafikantene til gode. Flere tog, økt kapasitet i sporet og en ny rutemodell vil gi mange av de reisende i Østlandsområdet et forbedret togtilbud fra 2012.

Samferdselsdepartementet kjøper i dag bedriftsøkonomiske ulønnsomme flyrutetjenester etter anbud i henhold til EØS-regelverket på området. Det statlige kjøpet av flyrutetjenester utgjorde om lag 500 mill. kr fordelt på 29 lufthavner i 2008. Fra 1. april 2007 satte Samferdselsdepartementet ned maksimaltakstnivået på anbudsrutene i Finnmark og Nord-Troms. En viktig begrunnelse for takstreduksjonen var at området er særskilt avhengig av lufttransport. Tilsvarende reduksjon er gitt i helikopteranbudet for ruten Værøy-Bodø v.v. i perioden 1. august 2008 – 31. juli 2011.

Samferdselsdepartementet kjøper sjøtransporttjenester på kystruten Bergen-Kirkenes av Hurtigruten ASA. Avtalen med selskapet gjelder for perioden 2005-2012. Hurtigruten ASA har varslet at den økonomiske situasjonen gjør at rederiet ikke kan stå ved avtalen som gjelder til utgangen av 2012. Blant annet på denne bakgrunn er det satt i gang forberedelser av utlysning av ny

konkurranse om kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen. En bredere omtale av kystruten Bergen-Kirkenes er gitt i kapittel 8.3.8.

6.6 Alternativ finansiering av infrastruktur

6.6.1 Brukerbetaling

I NTP 2006-2015 ble det foretatt en grundig gjennomgang av hvilke prinsipper og hensyn som ligger til grunn for avgifts- og brukbetaling på transportområdet. De hensyn som ble omtalt var:

- Riktig prising av miljø- og andre kostnader som transportbrukeren påfører andre ved sin transport.
- Behovet for finansiering av transportinfrastruktur.
- Transport som skatteobjekt.
- Konkurransforhold både nasjonalt og internasjonalt.
- Fordelingshensyn.

Problemstillinger knyttet til konkurransevilkår for den enkelte transportsektor og konkurransevridning mellom transportsektorene drøftes i kapittel 7. I dette kapitlet avgrenses omtalen til brukbetaling for å finansiere infrastruktur.

Omfanget av brukerfinansiering varierer betydelig mellom transportsektorene. Brukerbetalingen er lavest for jernbane, der det med noen få unntak ikke betales for bruk av infrastruktur (kjørevegsavgift). Det innebærer at infrastrukturen i all hovedsak er finansiert over statlige budsjetter. Luftfarten representerer den andre ytterlighet, hvor det ikke gis statlige bidrag til investering og drift av infrastruktur, med unntak av fordelene ved avgiftsfritt salg. Brukerbetalingen (lufthavnavgiftene) fra de fire største lufthavnene som jevnlig går med overskudd finansierer både egne kostnader og underskuddene ved de øvrige lufthavnene gjennom et samfinansieringssystem. Sjøtransporten har også betydelig andel brukbetaling ved at infrastrukturen i havnene er brukerbetalt. I tillegg er en betydelig andel av Kystverkets virksomhet på infrastrukturområdet brukertilfinansiert. Når det gjelder veg, har andelen brukertilbetaling (bompenger) økt gradvis over tid og nærmer seg nå nivået på bevilgningene på det statlige vegnettet. Bruk av bompenger til drift av kollektivtransport bidrar til å forsterke denne utviklingen.

Behovet for å få finansiert infrastruktur er et tungtveiende hensyn i spørsmålet om brukertilbeta-

ling. Ofte støttes bompengeprojekter og andre brukerfinansierte prosjekter av næringsliv og befolkning som er opptatt av å få utbygd infrastruktur-løsninger raskere. Selv om det kan være ønskelig å redusere brukerbetalingen ut fra et effektivitetssynspunkt, vil dette skape store finansielle problemer. De samfunnmessige virkningene av et lavere nivå på investering og drift av infrastruktur, vil etter regjeringens syn være lite ønskelig.

6.6.1.1 Veg

Omfang av bompenger

Bompenger kan i dag brukes til investering både på veg og i kollektivtransport. Gjennom behandlingen av Ot.prp. nr. 15 (2007-2008) Om bruk av bompenger til drift av kollektivtransport, har Stortinget åpnet for at bompenger også kan brukes til driftstiltak for kollektivtransport i bompengepakker, jf. Innst. O. nr. 26 (2007-2008). I NTP 2010-2019 er det totalt for perioden regnet med annen finansiering på om lag 60 mrd. kr på riksvegnettet. Det legges ikke opp til å sette noe «tak» på totalt antall bompengeprojekter. Regjeringen mener det bør gjøres en konkret vurdering ved hvert enkelt nye prosjekt, slik at ikke bompengebelastningen blir for stor i enkelte områder.

Selv med økte statlige økonomiske rammer har det lokale ønsket og viljen til å ta i bruk bompenger for å få realisert prosjekter tidligere økt. For å få forsert utbyggingen av riksvegnettet, kollektivinfrastrukturen og styrket drift av kollektivtransporten, legges det opp til å utnytte en stor del av bompengepotensialet som finnes, der det er lokalpolitisk vilje til det. Det innebærer en høy bompengandel der potensialet er stort.

Når det gjelder fylkesvegnettet vil det være økt handlingsrom for å gjennomføre utbyggingsprosjekter. Dette kan få betydning for bruken av bompenger på dette vegnettet. Også bompengesøknader på fylkesvegnettet må vurderes av regjeringen i forhold til aktivitetsnivå og bompengebelasting på linje med prosjekter på det statlige vegnettet.

Prinsipper for bruk av bompenger

I St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 ble prinsippene for bompengefinansiering drøftet, jf. også Innst. S. nr. 240 (2003-2004). Som tidligere varslet ønsker Samferdselsdepartementet å klargjøre noen av prinsippene knyttet til bompengefinansiering.

Dagens utfordringer

Det eksisterer i dag retningslinjer for bompengeprojekter. Over tid er disse retningslinjene fra-veket i enkeltsaker, noe som har skapt usikkerhet og ulik praksis forskjellige steder i landet. Etter regjeringens vurdering bør praktiseringen av retningslinjene være mest mulig lik, uavhengig av hvor i landet bompengennekningen finner sted. Dette vil, etter regjeringens vurdering, være med på å styrke trafikantenes tillit til bompengeneordningen.

Regjeringen mener dagens utfordringer knyttet til bompengefinansiering i større grad er knyttet til en utflytende praktisering av retningslinjene, enn til det konkrete innholdet i retningslinjene i seg selv. Det er imidlertid likevel viktig at retningslinjene innholdsmessig ikke er så rigide at de hindrer gjennomføring av prioriterte prosjekter, bl.a. i mer trafikksvake områder.

For å sikre også en god skjønnsmessig vurdering av prioriterte prosjekter mener Regjeringen at det vil være lite hensiktsmessig å formalisere retningslinjene i form av en forskrift, jf. omtalen i Nasjonal transportplan 2006-2015.

Sammenheng mellom betaling og nytte

I St.meld. nr. 24 (2003-2004) la Samferdselsdepartementet stor vekt på nytteprinsippet. Departementet ønsker nå å understreke at det er nødvendig med helt klare kriterier som gir en rettesnor for hvordan dette prinsippet skal følges. Ved Stortingets behandling av St.meld. nr. 24 (2003-2004), jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004) s. 51, var flertallet i komiteen positive til forslaget om å innskjerpe retningslinjene for nytteprinsippet og at man viderefører muligheten med å ha andre retningslinjer for bypakker.

Dagens retningslinjer forutsetter at det skal være sammenheng mellom betaling og nytte. Det legges til grunn at de som betaler bompenger skal ha nytte av det aktuelle vegprosjektet det innkreves penger til. Likeledes må de som har nytte av et vegprosjekt, også være med å betale. Hovedregelen bør således være at bomstasjonen plasseres i nærheten av det prosjektet som bygges ut, slik at man oppnår en god sammenheng mellom betaling og nytte. Det vil likevel være behov for å skille mellom enkeltprosjekter og bompengepakker for byområder.

Når det gjelder plassering av selve bomstasjonen, bør bomstasjonen for et enkeltprosjekt være sentralt plassert i forhold til dette utbyggingspro-

sjektet. Ved sammenhengende utbygging av lengre strekninger bør det etableres flere bomstasjoner på strekningen, slik at sammenhengen mellom betaling og nytte blir ivaretatt. I bomringer rundt byer kan det etter Regjeringens vurdering ikke stilles så strenge krav. Dette begrunnes med at bypakker består av flere prosjekter som har innvirkning på hele transportinfrastrukturen i området, slik at en bilist som betaler i en bomstasjon kan få indirekte nytte gjennom bedre framkommelighet både på vegnettet og i kollektivsystemet i dette området.

Bomstasjon på sideveg

Bomstasjon på sideveg er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003-2004). Det ble her slått fast at ut fra nytteprinsippet bør det kun unntaksvis settes bom på sideveg. Komiteen hadde ikke merknader til dette. Dagens retningslinjer åpner for plassering av bomstasjon på sideveg. Begrunnelse for dette er bl.a. ønske om å hindre trafikklekkasje fra vegen som finansieres.

Regjeringen legger til grunn at det bare unntaksvis kan settes opp bomstasjon på sideveg. Det bør åpnes for bomstasjon på sideveg hvis det utføres tiltak på denne sidevegen som en del av den større utbyggingen. Det kan også gjøres unntak i tilfeller der bomstasjonen på hovedvegen medfører trafikkøkning med uheldige konsekvenser for trafiksikkerhet eller miljø på sidevegen.

Tidspunkt for innkreving av bompenger

Dagens retningslinjer åpner for at innkreving av bompenger kan starte opp på ulike tidspunkt. Den kan starte før anleggsstart (forhåndsinnkreving), samtidig med anleggsstart (parallellinnkreving) og etter at vegen er ferdig bygd (etterskuddsinnkreving).

Regjeringen vil med utgangspunkt i et rimelighetshensyn legge til grunn at det som hovedregel skal være etterskuddsinnkreving i bompengeprojekter.

Dette er i tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 24 (2003-2004), der flertallet i komiteen mente at hovedregelen burde være etterskuddsinnkreving. Komiteen så det pedagogiske poenget med at innkrevingen starter på den nye vegen etter at denne står ferdig. Samtidig mente flertallet at denne regelen må kunne fravikes i tilfeller der lokale forhold tilsier muligheten for parallellinnkreving og lokale myndigheter ønsker dette. Muligheten for forhåndsbetaling for rene

ferjeavløsningsprosjekter bør i følge komiteen også vurderes.

Bompengeandel

Dagens retningslinjer stiller krav om at et bompengeprojekt skal ha en bompengeandel på minst 50 pst. Denne andelen varierer fra prosjekt til prosjekt, og det finnes flere eksempler på bompengeprojekter som har lavere bompengeandel enn 50 pst.

Regjeringen legger fortsatt til grunn at hovedregelen bør være at et bompengeprojekt skal ha en bompengeandel på minst 50 pst. Departementet viser til Stortingets behandling av St.meld. nr. 24 (2003-2004) der dette ikke er satt som et absolutt krav.

Innkrevingsperiode

Dagens retningslinjer stiller krav om at innkrevingsperioden i bompengeprojekter skal være på maksimalt 15 år. I tillegg åpnes det for muligheten til å forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år og/eller øke takstene med 20 pst ut over prisstigningen, dersom økonomien i prosjektet blir dårligere enn forventet. Forlengelse ut over 15 år må således betraktes som en «sikkerhetsmargin».

Regjeringen legger til grunn at bompengeprojekter maksimalt kan ha en innkrevingsperiode på inntil 15 år. Etter departementets vurdering vil usikkerheten knyttet til beregningene som legges til grunn for bompengeprojektene stige etter hvert som antall år øker. På denne bakgrunn bør det som hovedregel ikke tillates en bompengeperiode ut over 15 år.

Effektivisering

Drifts- og administrasjonskostnadene utgjør i dag omlag 12 pst av inntektene. Det må kontinuerlig arbeides for å få disse kostnadene ned. I dag er det et eget bompengeselskap for hvert enkelt prosjekt. Utviklingen bør gå i retning av fylkesvise/regionale bompengeselskap, for derigjennom å få redusert kostnadene. Buskerud og Hordaland fylkeskommuner har allerede tatt et initiativ til dette, og regjeringen har stilt seg positiv til at Statens vegvesen følger opp disse henvendelsene med sikte på å få utarbeidet prosedyrer for regionale bompengeselskap. Et sentralt krav i denne sammenhengen vil være at det ikke må skje en kryssubsidiering, og at hvert prosjekt bærer en forholdsmessig del av kostnadene ved driften av selskapet. Det er videre viktig at lokale myndighe-

ters innflytelse blir godt ivaretatt. Gjennom Vegfinans AS samarbeider allerede Oppland, Hedmark, Akershus, Buskerud og Vestfold om å utføre felles administrative tjenester for ulike bomselskaper i Østlandsområdet.

Dersom man ikke ser en nedgang i innkrevingskostnadene, vil regjeringen vurdere andre måter å organisere innkrevingen av bompenger på, for eksempel gjennom etablering av et nasjonalt bompengeselskap.

Videre har det vært en utvikling med stadig flere helautomatiske bomstasjoner. Dette er en utvikling som må fortsette med styrke. Med økt bruk av bombrikker vil administrasjonskostnadene kunne reduseres vesentlig. Regjeringen er derfor opptatt av å legge til rette for økt brikkebruk. Regjeringen legger til grunn at personvernutfordringene løses på en tilfredsstillende måte, jf. omtale av personvern i kapittel 14. Det er også viktig at bompengene innkrevningen er lagt opp på en måte som er mest mulig enhetlig og enkel for bilistene å forstå. Flere anlegg har i dag en stor andel av inntektene fra tilleggsgebyr for feilpasseringer.

Eurovignettdirektivet

Eurovignettdirektivet (Direktiv 1999/62 /EC) skal samordne reglene og skal bestemme utformingen av bompengoordningen for tunge kjøretøyer på hovedvegen i Europa med internasjonal trafikk. Direktivet ble vedtatt i 1999 og er implementert i norsk rett. En revisjon av direktivet ble vedtatt i mai 2006 (2006/38/EC). Det nye direktivet kan få innvirkning på hvordan Norge utformer sine bompengeprojekter, særlig i forhold til rabattstrukturen da det i direktivet settes krav til en flat rabatt på 13 pst. Rabattgrensen vil gjelde for tunge kjøretøyer over 3,5 tonn i godstrafikk på TERN-vegnettet (Trans European Road Network).

Regjeringens utgangspunkt er at Norge bør ha frihet til å utforme de norske bompengesystemene i tråd med det som Stortinget og lokale politiske interesser ønsker. Norge ba på denne bakgrunn høsten 2008 om en tilpasningstekst der det bes om et generelt unntak fra rabattgrensen på 13 pst både for eksisterende og fremtidige bompengeprojekter. Norge er i dialog med Kommisjonen angående tilpasningsteksten. Det ble høsten 2008 avholdt bilaterale møter med Kommisjonen både på ekspertnivå og politisk nivå med sikte på å finne en god løsning for Norge. Regjeringen mener det er riktig å ha en større differensiering i utformingen av bompengesystemene. Det vil derfor kunne være aktuelt med lavere rabatter i byområ-

der samt på den delen av stamvegnettet som må kunne betegnes som en del av de viktigste internasjonale korridorene. I andre deler av landet der bompengene kun er finansielt motivert og trafikken hovedsakelig er lokal, mener regjeringen derimot at dagens rabattsystem må opprettholdes og muligens også forbedres slik at det blir lettere for storbrukere å oppnå de høyeste rabattene.

I EU anses ikke dagens virkemidler som tilstrekkelige til å håndtere kjøproblemer. Kommisjonen la 8. juli 2008 frem et forslag til en ny revisjon av Eurovignettdirektivet. Forslaget vil gi medlemslandene rett til å hensynta også eksterne kostnader i forbindelse med avgiftslegging av tunge kjøretøyer. Eksterne kostnader vil bestå av to elementer; forurensning og trafikkoppbygging. Både eksterne kostnader og infrastrukturkostnader, som er eneste avgiftskomponenter i dag, kan ilegges samlet eller separat. Det vil med andre ord være valgfritt om medlemslandene vil ha et påslag i bompengesatsen for eksterne kostnader. Inntektene fra et evt. påslag for eksterne kostnader foreslås øremerket til: "projects and measures aimed at reducing the external costs of transport". I forslaget åpnes det for å gjøre internalisering av eksterne kostnader bindende fra 2014 samt at både tunge og lette kjøretøyer skal omfattes av direktivet. Det er imidlertid store uenigheter mellom medlemslandene om flere av punktene i dette revisjonsforslaget.

Regjeringen er prinsipielt sett positiv til EU's forslag om internalisering av eksterne kostnader. Norge går imidlertid mot at det skal være obligatorisk å inkludere prising av eksterne kostnader i vegbruksavgifter, da eksterne kostnader like gjerne kan prises gjennom andre virkemidler, herunder særavgifter. Beslutningen om internalisering av eksterne kostnader bør derfor være et nasjonalt anliggende. Norge er også på prinsipielt grunnlag negativ til at EU skal regulere øremerking av avgiftsinntektene. Norge arbeider på denne bakgrunn aktivt for å oppnå løsninger og forklaringer av revisjonsforslaget som i størst mulig grad gir rom for å videreføre norsk bompengepolitikk og norsk avgiftspolitik.

Alternativ bruk av ferjetilskudd

Ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd innebærer at innsparte drifts- og kapitalkostnader kan benyttes som delfinansiering av vegprosjekt som avløser, evt. innkorter ferjesamband. Det er et vilkår at et bompengeselskap og/eller lokale myndigheter forskotterer statens framtidige inn-

sparinger. Utgifter ved forskotteringen (renteutgifter og utgifter som følge av prisstigning) må bompengeselskap og/eller lokale myndigheter dekke. Ved fastsettingen av innsparte kapitalkostnader skal gjennomsnittlige kapitalkostnader for hele ferjeflåten legges til grunn, med en årlig sum per ferje på 3,5 mill. 2003-kr som skal prisjusteres med 2,5 pst per år, i tråd med merknad fra samferdselskomiteen. Kapitalkostnader pr. ferje på 3,5 mill. 2003-kr tilsvarer 4,06 mill. 2009-kr. Både for drifts- og kapitalkostnader er ordningen basert på utbetalinger fra staten i 15 år.

Det er til nå lagt frem seks prosjekter for Stortinget der ordningen blir benyttet. To av prosjektene er åpnet for trafikk, og utbetaling av ferjetilskudd er startet opp. For de andre fire vil utbetaling først bli startet opp i 2010 eller senere.

Samferdselskomiteen uttaler i merknad i Innst. S. nr. 224 (2004-2005) at innspart ferjetilskudd også bør kunne brukes til å dekke finansieringskostnader. Det er fra ulikt hold, bl.a. Dokument nr. 8:22 (2008-2009), blitt foreslått at perioden for statens utbetalinger bør utvides utover dagens 15 år.

Investeringer i riksveger skal som hovedregel prioriteres i de årlige statsbudsjettene, i konkurranse med øvrige veger og formål på budsjettet. Ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd er et avvik fra dette prinsippet, og har som utgangspunkt å kunne gjøre det mulig å realisere fastlandsamband og derved avløse evigvarende ferjetilskudd med et tilskudd i et bestemt antall år. Fastlandsamband vil styrke regional utvikling og effektivisere transport gjennom redusert reisetid og ingen ventetid på ferje. Spesielt i områder med vareproduserende næringer og store godsmengder vil dette kunne være viktig. Regjeringen tilrår at tilbakebetalingsperioden blir økt til maksimalt 30 år. Dette vil kunne øke finansieringsbidraget betydelig.

Finansieringskostnader vil også i fremtiden enten måtte dekkes av lokale tilskudd eller bompenger.

For å legge til rette for økt bruk av ordningen, tilrår Regjeringen derfor:

- Maksimal lengde for utbetaling av innspart ferjetilskudd blir økt til 30 år.

Teknisk budsjettmessig betyr ordningen at det blir trukket midler fra ferjebudsjettet (post 72) og over til investerings- og drifts-/vedlikeholdsbudsjettet (post 30/post 23).

Etter forvaltningsreformen fra 2010 blir fylkeskommunen ansvarlig for å utbetale ferjetilskudd

til de prosjekter som allerede er vedtatt av Stortinget på dagens øvrige riksvegnett. For nye prosjekt på dagens øvrige riksvegnett blir det opp til den enkelte fylkeskommune å vurdere om det er hensiktsmessig å benytte en ordning med alternativ bruk.

Det er åpent for at lokale myndigheter kan ta initiativ til fornyet behandling av saker som er lagt frem for Stortinget der ordningen blir benyttet.

6.6.1.2 Bane

En prinsipiell tilnærming til kjørevegsavgiften tilsier at brukerne av infrastruktur betaler for trafikkvolumavhengige infrastrukturkostnader, miljø- og ulykkeskostnader. Kjørevegsavgiften er i dag kun ilagt vognlast med over 25 tonn aksellast. Det betyr at kjørevegsavgiften hovedsakelig gjelder malmtrafikk på Ofotbanen og derfor i liten grad bidrar til finansiering av infrastrukturen. Regjeringen har redusert kjørevegsavgiften ytterligere i denne perioden og fjernet el-avgiften for skinnegående transport i tråd med Soria Moria-erklæringens mål for å styrke skinnetransportens konkurransekraft. Det vises til nærmere omtale i kapittel 7 om framkommelighet.

Drift og vedlikehold på Gardermobanen er den eneste banestrekningen i det nasjonale jernbanenettet som er fullt ut brukerfinansiert. For å dekke periodisk tyngre vedlikehold, uten tilsvarende periodiske svingninger i avgiftene, er det årlige provenyet budsjettert noe høyere enn motsvarende utgifter til drift og vedlikehold. Regjeringen legger opp til å videreføre denne politikken.

6.6.1.3 Luftfart

Avinor AS har ansvaret for 46 statlige lufthavner og er organisert som et heleid statlig aksjeselskap. Avinor er selvfinansierende gjennom lufthavnavgiftene og kommersielle inntekter fra parkering, avgiftsfritt salg mv. De kommersielle inntektene utgjør over 40 pst av Avinors inntekter. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Avinor skal videreutvikle den kommersielle virksomheten og gjennom dette bidra til å holde avgiftene nede.

Kun fire av Avinors lufthavner går jevnlig med overskudd. Dette brukes til å dekke underskuddene ved de øvrige lufthavnene. Samfinansieringen på om lag 1 mrd. kr per år utgjør grunnlaget for statens solidariske lufthavnpolitikk. De viktigste lufthavnene utenfor Avinor er Sandefjord lufthavn, Torp, og Moss lufthavn, Rygge. Lufthav-

nene utenfor Avinor bidrar ikke til finansiering av det øvrige lufthavnnettet.

I utgangspunktet er det et statlig ansvar å sikre finansieringen av infrastrukturen innenfor Avinor. Samferdselsdepartementet stiller seg i utgangspunktet likevel positiv til at lokale private aktører og kommuner i enkelte tilfeller kan være med på å finansiere mindre utbyggingsprosjekt i Avinor. For departementet er det en forutsetning at slike prosjekter ikke blir gjennomført på bekostning av investeringer det er viktigere for Avinor og samfunnet å få gjennomført.

6.6.1.4 Sjøtransport

Sjøtransportens betaling for kostnader knyttet til infrastruktur og tjenester kan deles inn i statlige gebyrer og avgifter, samt betaling for bruk av kommunale havner.

Fjerning av gebyrer og avgifter på Kystverkets område

I lys av Soria Moria-erklæringen har det vært arbeidet med en gjennomgang av Kystverkets gebyr- og avgiftstruktur, jf. nærmere omtale i avsnitt 7.2.3. Kystverkets gebyr- og avgiftsstruktur, som består av følgende elementer:

- *Losgebyrene* som dekker alle utgiftene til los-tjenesten.
 - *Losberedskapsgebyr* som skal dekke kostnader til å opprettholde en beredskap for los-tjenester.
 - *Losingsgebyr* som er betaling for den faktiske bruk av lostjenester.
- *Kystgebyr* som dekker 34 pst av utgiftene til navigasjonsinstallasjoner.
- *Sikkerhetsgebyrene* som dekker driftskostnadene til trafikkentralene i Horten, Brevik, Kvitsøy og Fedje.
- *Årsavgift havnesikkerhet* som dekker kostnadene med godkjenning, tilsyn og kontroll etter regelverk om havnesikkerhet og terrorberedskap.

Av Kystverkets budsjetttramme for 2009 på om lag 1,7 mrd. kr dekkes ca. 40 pst gjennom gebyrer og avgifter. Regjeringen ønsker å redusere graden av brukerfinansiering av infrastruktur og tjenester for sjøtransport. Dette vil særlig være viktig i forhold til innenriks- og nærskipfart, som er de segmentene som har betydelige konkurranseflater mot godstransport på veg.

Regjeringen vil derfor fjerne kystgebyret og årsavgiften for havnesikkerhet. Sett i forhold til budsjettet for 2009 vil konsekvensen være en gebyr- og avgiftsreduksjon for skipsfarten på om lag 115 mill. kr mot tilsvarende økninger i statlige bevilgninger. En slik omfordeling vil bli tatt innenfor planrammen. I et mer langsiktig perspektiv vil regjeringen vurdere om det er hensiktsmessig å redusere også andre gebyr- og avgiftselementer. Konkrete endringsforslag må behandles gjennom de årlige budsjettprosesser. Avvikling av kystgebyret og årsavgiften vil stimulere til mer maritim transport, noe som er en sentral del av regjeringens transportpolitikk.

Kystgebyret

Kystgebyret dekker 34 pst av utgiftene til navigasjonsinstallasjoner. Det er budsjettert med inntekter på om lag 98 mill. kr i 2009.

Kystgebyret bærer preg av å være betaling for fellesgoder, dvs. at hver enkelt aktørs bruk av godet ikke påvirker andres muligheter til bruken av dette. Gebyret gir heller ingen incentiver i retning av større ivaretagelse av miljøhensyn eller andre samfunns mål. Regjeringen mener derfor at det bør være et statlig ansvar å finansiere navigasjonsinstallasjoner langs kysten. Regjeringen foreslår derfor å fjerne kystgebyret, og dekke inntektstapet over statsbudsjettet.

Årsavgift havnesikkerhet

Årsavgift for havnesikkerhet skal dekke Kystverkets oppgaver knyttet til godkjenning av analyser og planverk for terrorsikring av havner, samt tilsyn med at regelverket er innført og etterlevet. Årsavgiften er budsjettert med om lag 15 mill. kr i 2009.

Kystverkets oppgaver knyttet til havnesikkerhet vil heretter bli dekket av statlige bevilgninger.

Brukerbetaling for kommunal infrastruktur og tjenester

Havneavgiftene er etter gjeldende bestemmelser kommunale avgifter som oppkreves av havnevesenet med hjemmel i havne- og farvannsloven. Dette regelverket har vært under revisjon. Regjeringen har i ny lov om havner og farvann lagt til rette for avvikling av havneavgiftene og innføring av alminnelig prisning. Hensikten med å innføre alminnelig prisfastsettelse er å bidra til likere konkurranse-

forhold mellom sjøtransport og andre transportformer.

6.6.2 OPS (offentlig privat samarbeid)

Gjennom Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 ble det besluttet å gjennomføre tre prøveprosjekter gjennom bruk av OPS. To av prosjektene, E39 Klett–Bårdshaug og E39 Lyngdal–Flekkefjord, er ferdig utbygd, mens prosjektet E18 Grimstad–Kristiansand forventes ferdig utbygd sommeren 2009.

I OPS-modellen, slik den er utviklet i vegsektoren i Norge, får et privat selskap ansvar for å levere en veg med en avtalt kvalitet i en periode på 25 år. Statens vegvesen gjennomfører planlegging og konsekvensutredning av vegen, og kontrollerer at den blir levert til trafikantene som avtalt.

Det private selskapet får oppgaven med å prosjektere, bygge og finansiere, vedlikeholde og drive vegstrekningen. Vegstrekningen kan også bestå av deler av eksisterende veg. Selskapet får jevnlig betalt etter at vegen er åpnet og gjennom alle årene selskapet har ansvar for denne. Gjennom kontrakten avtales den årlige summen selskapet skal ha, og trekkmekanismer og bonusordninger er knyttet til hvordan vegen fungerer og fremstår.

I St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006–2015 ble det lagt til grunn at formålet med OPS er å oppnå effektiviseringsgevinster. Videre ble det lagt til grunn at OPS kun skal benyttes i den grad denne kontraktsformen bidrar til at de samlede kostnadene ved prosjektet blir lavere enn ved tradisjonell utbygging.

Som en del av regjeringens gjennomgang av erfaringene med OPS ble Transportøkonomisk Institutt og Dovre International AS engasjert til å utføre en evaluering av forsøkene med OPS i vegsektoren. Hovedfunnene i dette arbeidet var at OPS-modellen har gitt raskere prosjektgjennomføring, men at det ikke er mulig å dokumentere verken høyere eller lavere kostnader enn ved tradisjonell gjennomføring. Gevinster kan også hentes ut gjennom bedre kontraktsstrategier innenfor et system med ordinære bevilgninger over statsbudsjettet. OPS-finansiering av vegprosjekt inne-

bærer at staten lånefinansierer utgifter til vegprosjekt i tillegg til de ordinære bevilgningene på statsbudsjettet. Tilbakebetalingen av disse lånene må dekkes av framtidige års vegbevilgninger. Når det ikke kan dokumenteres kostnadsreduksjoner ved bruk av OPS, og vi ikke er i en situasjon hvor staten har mangel på kapital, synes ikke OPS å ha vesentlige fortrinn sammenliknet med tradisjonell finansiering. Med bakgrunn i føringene fra NTP 2006-2015 og de erfaringene som så langt er gjort med OPS, har regjeringen vurdert det som mer hensiktsmessig å konsentrere den framtidige satsingen i vegsektoren om å øke de ordinære budsjetttrammene og å gjennomføre andre typer av tiltak som kan bidra til dokumenterte kostnadsreduksjoner, jf. kapittel 6.4 og 6.6.3. Regjeringen foreslår derfor ikke å åpne for flere OPS-prosjekter nå.

6.6.3 Nye kontraktsformer

Langs store deler av riksvegnettet er trafikken så lav at aktuelle tiltak først og fremst er utbedring av eksisterende veg, kombinert med nybygging på kortere strekninger. Regjeringen mener det er nødvendig å vurdere strategien for gjennomføring av utbedringstiltak på slike strekninger. For å oppnå en mer enhetlig og høyere standard, bør lengre strekninger vurderes i sammenheng også på denne delen av riksvegnettet, jf. for øvrig omtale i kapittel 6.4, og utbedringene bør planlegges og utføres under ett. Det er også viktig å se utbedringer i sammenheng med drift og vedlikehold.

Regjeringen mener det er behov for å vurdere nye kontraktsformer som kombinerer drift, vedlikehold og utvikling av vegstandarden. Dette vil være en kontraktstype som innebærer langsiktighet både for kontraktspartnere og for lokalsamfunnene. I tillegg blir det mulig å arbeide sammenhengende med lengre utbyggingsstrekninger.

Det vil være krevende å utvikle en slik kontraktsform, slik at det vil ta tid før dette eventuelt kan tas i bruk. Utviklingen bør skje i et samarbeid mellom Statens vegvesen og bransjeorganisasjonene. Det er viktig at kontraktsformen ikke blir slik at den bare kan utføres av de store entreprenørene.

7 Framkommelighet og konkurransekraft

Regjeringen vil bedre framkommeligheten og redusere avstandskostnadene for å styrke konkurransekraften i næringslivet og mobiliteten for folk flest i alle deler av landet.

7.1 Transport – sentralt i samfunnsutviklingen

Regjeringen vil satse på effektiv og bærekraftig transport for å styrke næringslivets konkurransekraft og opprettholdelse av hovedtrekkene i bo-settingsmønsteret, og fordi transport er et velferdsgode for folk flest. God mobilitet er nødvendig for å sikre verdiskaping, valgmuligheter og likeverdige levevilkår over hele landet.

Samtidig må transporten være bærekraftig. Transport av personer og gods er en viktig kilde til CO₂-utslipp og andre miljøulemper. Alle transportmidler bidrar i større eller mindre grad, men særlig den sterke veksten i vegtransporten har medført problemer. Trafikkveksten skaper i tillegg økt ulykkesrisiko. Regjeringens tiltak for bedre trafikksikkerhet og miljø omtales i kapittel 11 og 12.

Regjeringen foreslår i Nasjonal transportplan 2010-2019 en offensiv og bredt sammensatt strategi for å styrke framkommeligheten for næringsliv og samfunn. Dette omfatter dels tiltak for bedre utnyttelse av det nåværende transportsystemet, og dels tiltak for å øke kapasiteten ut fra forventet vekst i transportbehovet (se kapittel 4). Som det går fram av kapittel 5 om måloppnåelse, vil regjeringens forslag gi økt framkommelighet og reduserte avstandskostnader; det gjelder bl.a. etappemål om økt pålitelighet i transportsystemet, og redusert reisetid på viktige riksvegtruter og jernbanestrekninger.

Det er relativt begrensede konkurranseflater mellom transportmidlene, derfor legger regjeringen stor vekt på målrettet bruk av de transportpolitiske virkemidlene. Dette innebærer bl.a. differensiert virkemiddelbruk mellom by og land, bedre utnyttelse av hvert enkelt transportmiddel, og tiltak for å overføre transport til mer miljøvennlige transportformer.

Senere års hendelser i Norge og andre land har vist at transportsektoren har vesentlige beredskapsmessige utfordringer, og at krisehendelser kan få store samfunnsmessige konsekvenser. For å oppnå målene om framkommelighet og pålitelige og robuste transportsystemer må evnen til å forebygge og håndtere uønskede hendelser med konsekvenser for liv, helse, miljø og materielle verdier styrkes. Regjeringen legger opp til et aktivt og integrert beredskapsarbeid i transportsektoren.

7.2 Godstransport og næringslivets konkurranseevne

7.2.1 En samlet godstransportstrategi

Regjeringen vil styrke næringslivets konkurransekraft gjennom en langsiktig politikk for bedre framkommelighet, reduserte avstandskostnader og rasjonell konkurranse mellom transportgrenene.

I lys av at etterspørselen etter transport ventes å øke i årene framover (se kapittel 4) har regjeringens samlede godstransportstrategi følgende hovedelementer:

- Sektoreffektivisering og bedre utnyttelse av transportmidlenes ulike fortrinn.
- Tiltak for overføring av transport fra veg til bane og sjø og tilrettelegging for intermodale/kombinerte transportert.

Kraftig økning av midler til utbygging, drift og vedlikehold av veger, jernbane, farleder og annen infrastruktur er det viktigste virkemidlet i Regjeringens godstransportstrategi. For å få maksimal måloppnåelse kombineres infrastrukturensatsingen med bruk av avgifter og andre økonomiske virkemidler, modernisering av regelverk, nye samarbeidsformer og organisering, samt utvikling og bruk av ITS og ny transportteknologi. En systematisk videre utvikling av kunnskapsgrunnlaget gjennom FoU-programmer og prosjekter er også en del av godstransportstrategien. Strategien konkretiseres i avsnittene 7.2.2 til 7.2.4.

Høye transport og logistikkostnader

Lange avstander innenlands og til markedene bidrar til at næringslivet i Norge har høyere transport- og logistikkostnader enn land det er naturlig å sammenligne oss med. Transportkostnadene kan være nesten dobbelt så høye som gjennomsnittet i Europa.

NHOs publikasjon «Samferdselsløftet» viser at for eksempel Norske Skogs papirfabrikker i Skogn og i Halden har nesten dobbelt så høye distribusjonskostnader per tonn som konsernets fabrikker i Europa.

Det er ikke mulig å fullstendig eliminere avstandsforskjellene mellom Norge og konkurrenter i land tettere på markedene, men regjeringen vil legge forholdene til rette for å utjevne kostnadsforskjellene slik at man fortsatt kan ha et livskraftig næringsliv over hele landet.

Beregninger fra TØI viser at næringslivets samlede godstransportkostnader (eksklusiv frakt av råolje og gass) i 2006 beløp seg til om lag 114

mrd. kr. I gjennomsnitt utgjør transportkostnadene 6,9 pst av omsetningen for vareleverende bedrifter, inkl bygg og anlegg.

Nærmere 55 pst av transportkostnadene gjelder vegtransport, inkludert riksvegferjene. Tre firedeler av disse kostnadene er knyttet til innenriks transport. Sjøtransport utgjør om lag en tredel av de samlede transportkostnadene; nærmere 93 pst av disse kostnadene gjelder fraktutgifter til/fra Norge. Jernbanefrakt utgjør 9,7 pst av næringslivets transportkostnader i følge TØIs beregninger.

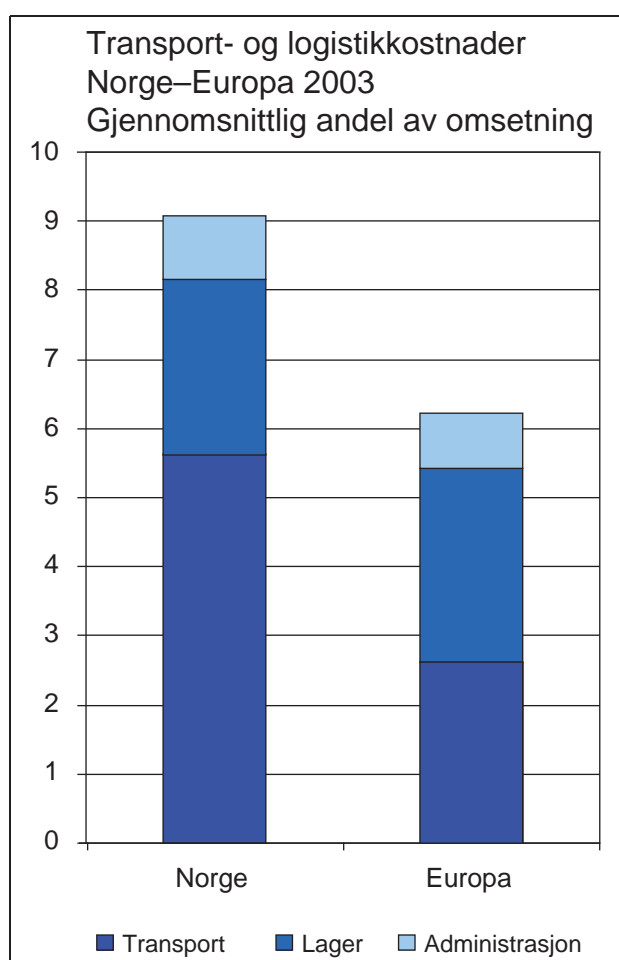
Selv om det er usikkerhet knyttet til beregningene, peker de likevel på at i arbeidet for å redusere næringslivets transportkostnader er det særlig viktig å rette innsatsen mot vegsektoren. Det er her næringslivet har de største kostnadene, og her man kan få de største effektene av tiltakene; dessuten kan tiltakene direkte målrettes fordi størstedelen av kostnadene påløper innenlands.

Konkurransflater og overføring av transport

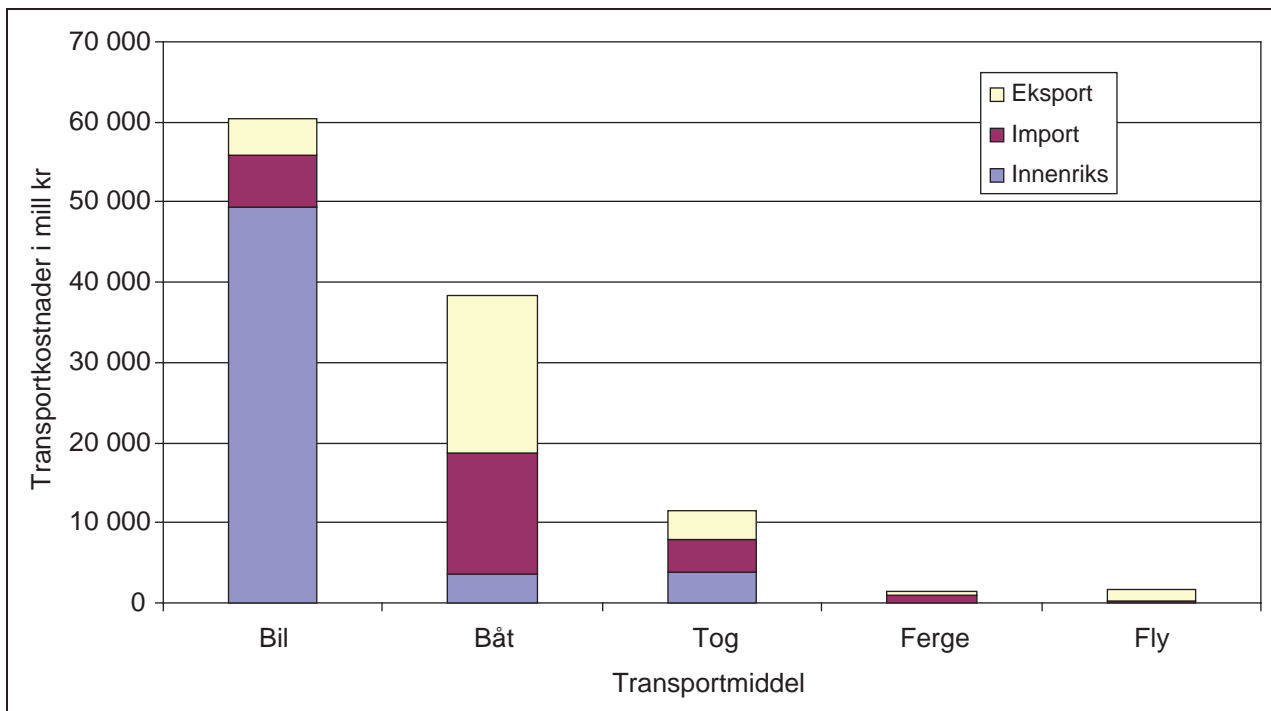
Godstransportmarkedet preges av mange og korte turer i byer, tettsteder og andre lokalsamfunn. Grove anslag viser at 70 pst av alt gods og alle varer fraktes på distanser under 50 km. Disse transportene omfatter bl.a. lokale transporter i bygg og anlegg, lokal og regional distribusjon av dagligvarer og andre forbruksvarer, transporter i skog- og landbruk og lokal transport mellom terminaler. I dette segmentet er lastebilen praktisk talt enerådende. Lastebilen er også dominerende på distanser opp mot 150 km.

I den andre enden av skalaen – transporter over 50 mil eller mer – er det betydelige konkurranseflater mellom transportmidlene. Dette gjelder i stor grad distribusjon av importvarer fra havner, store grossistlagre og ulike (ferdigvare-)produsenter mellom landsdelene. Selv om de lengste turene ikke utgjør mer enn 7 pst av transporterte tonn, utgjør de nesten 60 pst av transportmarkedet målt i tonnkm. Som det går fram av fig 7.3 har skip og tog i dag en like stor andel av dette transportarbeidet som vegtransport alene.

Vegtransporter lenger enn 50 mil utgjør ikke mer enn 4 pst av tonnmengdene, men hele 38 pst av transportarbeidet på veg. Dette illustrerer at selv en liten overføring av tonn fra de lengste vegtransportene til skip eller jernbane kan ha stor effekt på transportarbeidet – og dermed bidra til å nå målet om mer bærekraftig transport. Sjøens og jernbanens konkurransekraft er her avhengig av at tilbudene «matcher» lastebilens fortrinn mht.



Figur 7.1 Transport- og logistikkostnader Norge og Europa 2003. Gjennomsnittlig andel av omsetningen.

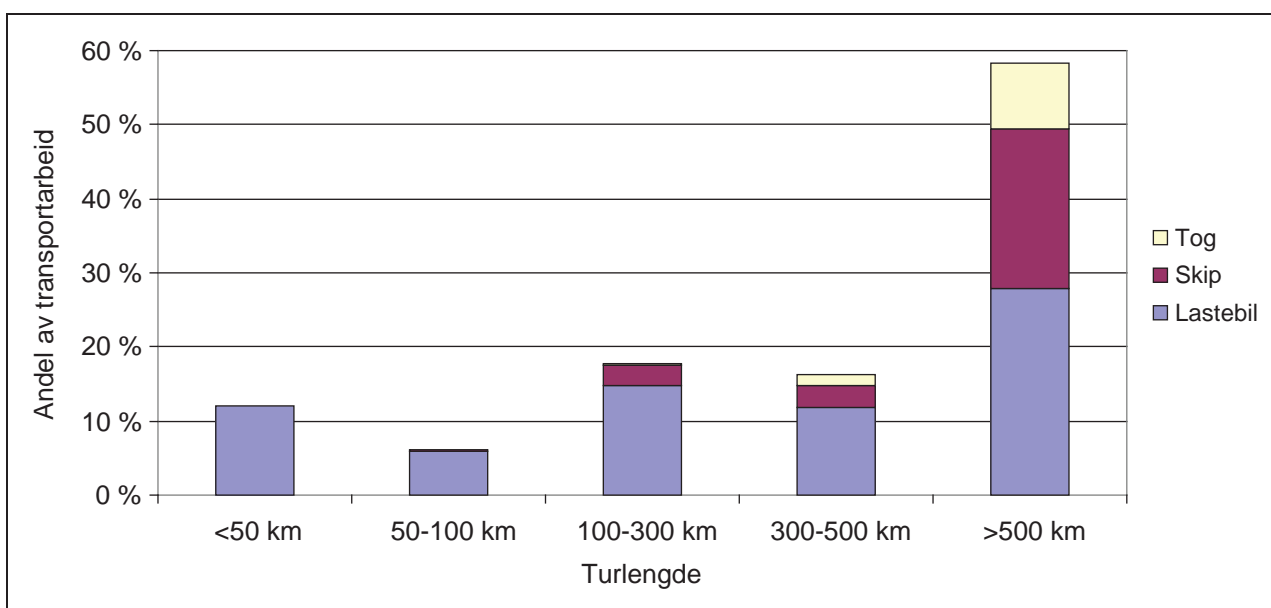


Figur 7.2 Beregnede transportkostnader fra TØIs Logistikkmodell etter transportmiddel og fordelt på innenriks, import og eksport. Tall i mill kr for 2006.

pris og kvalitet. I avsnittene 7.2.2 og 7.2.3 redegjøres det for regjeringens tiltak for overføring av transport fra veg til sjø og bane der det er relevant og hensiktsmessig.

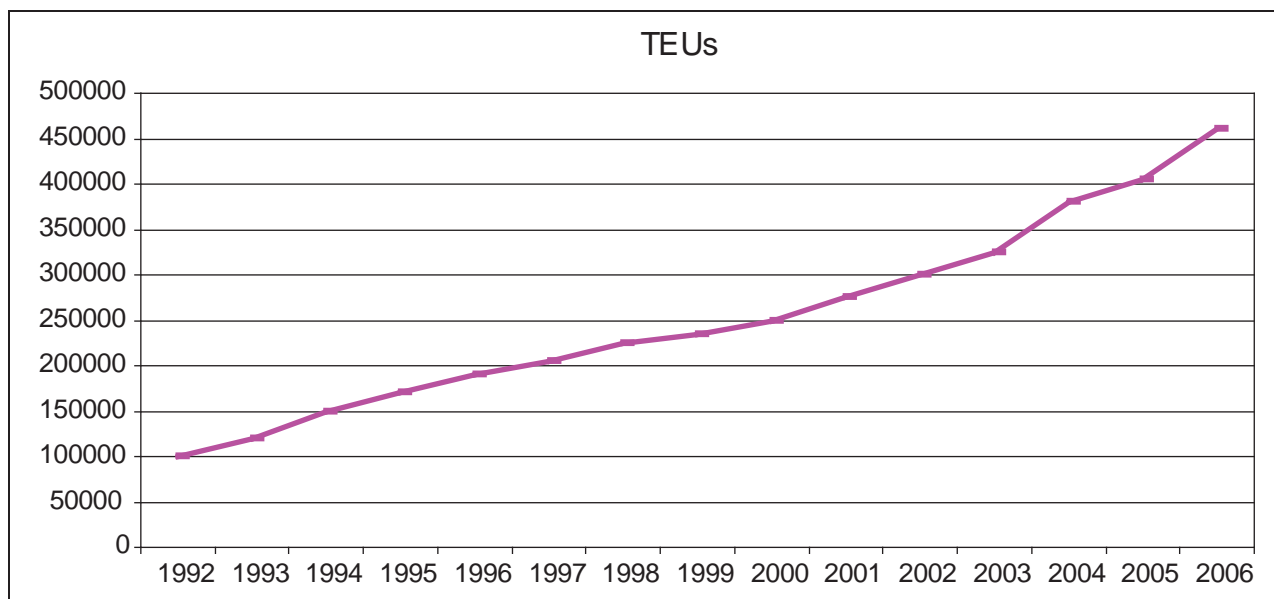
Det er behov for bedre kunnskap om næringslivets transport- og logistikkostnader og hvordan disse kan reduseres. Derfor gjennomførte Sam-

ferdselsdepartementet i samarbeid med Fiskeri- og kystdepartementet i 2007/2008 en bred dialog med næringslivet om utfordringer i NTP 2010-2019, noe som ga mange nyttige innspill. Departementet vil i 2009 etablere et Transport og Logistikk Forum for å videreutvikle dialogen med næringslivet.



Figur 7.3 Transportmiddelfordelt transportarbeid etter turdistanse. Innenrikstransport.

Kilde: TØI-arbeidsdokument av 5.11 2008



Figur 7.4 Vekst i antall TEUs på bane 1992 – 2006

Kilde: Jernbaneverkets godstrategi

I 2007 etablerte Norges Forskningsråd SMARTRANS-programmet med finansiering fra Samferdselsdepartementet. Programmet skal gå fram til 2013, og har som formål å bidra til mer effektiv og bærekraftig logistikk og transport. Med finansiering fra programmet gjennomfører nå TØI et bredt anlagt femårig prosjekt om logistikk i Norge og i internasjonal sammenheng. Det virker som det er økende vilje i næringslivet til å medvirke aktivt og økonomisk i prosjekter innenfor rammen av SMARTRANS-programmet. For 2009 har departementet bevilget 21 mill. kr til programmet.

7.2.2 Overføring av godstransport fra veg til jernbane

Regjeringen ønsker at en størst mulig del av veksten i de lange godstransportene skal skje på bane eller sjø. For jernbanens del er det regjeringens siktemål at det skal tilbys en transportkapasitet for kombitransporter på bane, der jernbanen har sine særlige fortrinn, som dekker markedets etterspørsel på kort og lang sikt. Innen planperiodens utløp legges det opp til en tilnærmet doubling av kapasiteten på hovedstrekningene. Øvrig godstransport på bane vil i betydelig grad nyte godt av den kapasitetsutvidelse som bygges ut for kombitransporten.

På denne bakgrunn legger regjeringen frem en godsstrategi for jernbane med følgende hovedelementer:

- Det skal legges til rette for en tilnærmet doubling av godskapasiteten på jernbanen innen planperiodens utløp.
- Utvikling av økt kapasitet for containertransport på bane, vil ha hovedprioritet.
- Det skal legges til rette for framføring av 600 m lange godstog.
- Det skal kapasitetsmessig være balanse mellom kapasitet i endepunktsterminalene og på strekningen mellom disse.
- Strekningen Oslo–Stavanger prioriteres først, deretter Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim.

Godsstrategien på jernbaneområdet er nærmere konkretisert i avsnitt 10.1.2.

Selv om jernbanens andel av det samlede gods-markedet i Norge ikke utgjør mer enn 6–7 pst, har det vært en formidabel vekst i kombitransport (frakt av containere og andre lastbærere som kan benyttes av flere transportmidler) mellom Oslo og de andre store byene innenlands. Denne transporten utgjør nå om lag 85 pst av godstransporten på jernbane målt i antall tonn (ekskl. malmtransporten på Ofotbanen). De resterende 15 pst fordeles på vognlast-, tømmer-, samt bil- og annen systemtransport. Kombitransporten har hatt en gjennomsnittlig årlig vekst fra 2000 til 2006 på 14 pst.

Utviklingen går i retning av at færre kombiterminaler håndterer stadig mer gods, og at stadig mer gods konsentreres til de tunge godskorridor-

rene til og fra Oslo. Veksten i langdistanse vegtransport er betydelig dempet på strekninger med både veg- og jernbanetilbud; på disse strekningene har toget nå gjennomsnittlig en markedsandel på mer enn 40 pst.

Den dominerende togoperatøren CargoNet har konsentrert tilbudet sitt til heltog med containere mellom Oslo og Stavanger, Bergen, Åndalsnes, Trondheim og Bodø, samt til/fra Narvik via Sverige (ARE). Dette har vært sterkt etterspurt av de fire store samlasterne og av enkelte større partilasteiere med distribusjon over hele landet. I dette markedet kan toget ta ut sine særlige fortrinn – store godsmengder i standardiserte opplegg over lange strekninger til en lavere kostnad enn med lastebil. Suksessen har blitt forsterket av at man har bygd ut kryssingsspor og økt terminalkapasitet.

Regjeringen mener godstogets suksess primært har kommet som følge av forbedringer i jernbanesektoren – ikke som følge av restriksjoner eller økte kostnader på vegtransporten. I tillegg til å øke bevilgningene til jernbaneformål kraftig siden regjeringsskiftet i 2005, har Regjeringen bl.a.:

- Satset spesielt på bygging av kryssingsspor for lange godstog og utbygging av terminalkapasitet, bl.a. ny terminal på Ganddal ved Stavanger.
- Som oppfølging av Soria Moria-erklæringen fjernet el-avgiften for skinnegående transport.
- Gitt fritak for grunnavgiften på mineralolje.
- Redusert kjørevegsavgiften, som i dag har 0-sats for persontog og for godstog inntil 25 tonns aksellast.

Det er full utnyttelse av nåværende kapasitet i nettet, og kundene har signalisert at ytterligere godsmengder kan transporteres på jernbanen dersom forholdene legges til rette.

Regjeringen vil gjennomføre en kraftig opprustning av jernbanens infrastruktur for godstransport i planperioden. De strategiske hovedgrepe- ne er å:

- Videreutvikle de «tunge» transportkorridorene (banestrekningene), i hovedsak gjennom bygging av flere kryssingsspor. Når man forlenger og bygger nye kryssingsspor tilrettelegges disse for å håndtere 600 m lange tog. I første del av planperioden vil kryssingsspor på Sørlandsbanen, Bergensbanen/Gjøvikbanen og Dovrebanen bli prioritert. Det er dessuten et langsiktig mål i det videre arbeidet at den elektriske energiforsyningen ikke skal gi vesentlige begrensninger i togframføringen.

- Utvide kapasitet og effektivisere virksomheten i knutepunktsterminalene. For terminaler med kapasitetsbrist legges det bl.a. opp til endring av terminalutforming for å sikre bedre flyt gjennom terminalen og bygging av flere og lengre lastegater. Det største prosjektet i første del av planperioden gjelder utvidelse av Alnabru-terminalen, det nasjonale knutepunktet for jernbanens godstransport. For å sikre at total-effekten av investeringene kan tas ut så snart som mulig legges det opp til at terminaler i begge ender har samme kapasitet. Utbygging av Alnabru og kryssingsspor på Sørlandsbanen vil på denne måten bidra til full utnyttelse av den nye terminalen på Ganddal.

Regjeringen legger videre opp til forbedringer av atkomsten til de store godsterminalene. Disse vegen bør i prinsippet klassifiseres som riksveger.

I tillegg til forbedringene i jernbanens kjøreveg og terminaler legger regjeringen også betydelig vekt på å stimulere samspillet mellom aktørene i markedet. Regjeringen vil bl.a. foreta en gjennomgang av eierskapet til jernbanegodsterminalene, på grunn av behov for økt effektivitet og for å legge til rette for best mulig likebehandling av togoperatørene.

Regjeringen ønsker dessuten å stimulere næringslivet til å velge toget i internasjonale godstransporter. Norge har siden 2008 deltatt i EUs Marco Polo program. Regjeringen skyter inn € 9,6 mill. i programmet, som skal gå fram til 2013 og skal yte oppstartsstøtte til foretak som velger tog eller båt i stedet for vegtransport i internasjonale godstransport. For å stimulere til gode søknader yter Samferdselsdepartementet støtte til forprosjekter.

7.2.3 Tiltak for å forsterke sjøtransportens stilling i markedet

Regjeringen vil stimulere til utviklingen av sjøtransporten, dels fordi sjøtransport er et miljøvennlig alternativ, og dels fordi det er en naturlig transportform for Norge som kyststat. Målsettingen er å bidra til at sjøtransporten kan ta økte andeler av den forventete transportveksten.

Som et ledd i arbeidet for økt sjøtransport må det legges til rette for gode koblinger mellom transportnettverkene. Dette er avgjørende for at sjøtransporten kan spille en rolle i nasjonal og internasjonal transport. Den nye Havne- og farvannsløven er et sentralt tiltak. Loven gir et juridisk

rammeverk som legger til rette for at havnene kan utvikle seg til logistikknutepunkt. I tillegg er formålet med loven å gi vilkår som gjør at effektiv og trygg sjøtransport kan hevde seg i konkurransen med andre former for transport.

For å realisere målsettingen om mer transport på sjø må havner, rederier og andre aktører transportmarkedet samarbeide nært med vareeierne for å utvikle gode sjøtransporttilbud. Dette må samtidig koordineres med offentlig tilrettelegging og virkemidler.

Kystverket er en viktig aktør i dette arbeidet, og skal sammen med en rekke havner starte opp et praktisk rettet prosjekt kalt «Hvordan lykkes med sjøtransport». Målsettingen er å øke transportarbeidet til sjøs bl.a. gjennom å identifisere hva som kreves av havner og rederier for å framstå som attraktive samarbeidspartnere i logistikkjeden.

Utgangspunktet for økt vekst i sjøtransporten er et annet enn for jernbanen. Sjøtransporten er det dominerende transportmiddel til/fra Norge (med mer enn 90 pst av godsmengdene), og har et like stort godstransportarbeid innenlands som vegtransporten (ca. 46 pst). Skip er nærmest enerådende i frakt av bulkvarer over lange avstander, men har også store andeler av stykkgoods- og containerisert transport, særlig fra utlandet.

Ytterligere markedsandeler må i stor grad vinnes fra vegtransportens kjerneområder, dvs. varer med høy verdi og strenge krav til frekvens, fleksibilitet, pålitelighet og andre kvalitetskrav. Et eksempel er eksporten av fersk laks og importen av frukt, blomster og grønnsaker, som i dag nesten utelukkende transporteres med lastebil. Det er krevende for sjøtransporten å få hånd om større deler av denne transporten.

Sterkt voksende import av forbruksvarer er styrende for størstedelen av innenlandsk distribusjon. Mye kommer i dag med lastebil over Svinesund, mens Oslo havn er den naturlige innfallsporten sjøverts. Dette skyldes dels det store befolkningsunderlaget i Østlandsområdet, dels jernbanens nasjonale nav på Alnabru og dels at de store grossistlagrene ligger i Oslo-området. Økning i sjøverts transport fra Oslo videre ut i landet langs kysten synes mindre realistisk, bl.a. pga. seilings-tid. Dersom markedsaktørene endrer seilingsstruktur slik at landing av varer med bestemmelsessted på Vestlandet, i Midt-Norge og i Nord-Norge i større grad skjer på Vestlandet, kan mer videre distribusjon benytte sjøveien. En forbedret E39 som nord-sør forbindelse på Vestlandet vil også bidra til at en større andel av import og ek-

sport vil kunne gå over havner i landsdelen. Det største potensialet for økt sjøtransport synes imidlertid å ligge i mulighetene for å fange opp større deler av de lastene som fraktes landeveien fra kontinentale havner.

Regjeringen la i 2007 fram sin maritime strategi «Stø kurs» for miljøvennlig vekst i maritime næringer. Strategien inneholder tiltak over et bredt felt, bl.a. økt økonomisk støtte til forskning og innovasjon, og tiltak for å sikre skipsfarten internasjonalt konkurransedyktige vilkår. Gjennom den maritime strategien legger Regjeringen til rette for flåtefornyelse i nærskipsfarten, noe næringen har påpekt at det er stort behov for. I oppfølgingen av «Stø kurs» legger Regjeringen også stor vekt på samarbeid med næringen og andre aktører i logistikkjeden.

Regjeringen ønsker gjennom Nasjonal transportplan å styrke sjøtransportens stilling i markedet og bidra til overføring av gods fra veg- til sjøtransport. Videreutvikling av havnene som logistikknutepunkter framheves i Soria Moria-erklæringen. For å nå målsettingen legger regjeringen vekt på følgende virkemidler:

- Nytt regelverk for havner og farvann.
- Utbedringer av farleder.
- Bedre landverts tilknytninger til havnene.
- Lettelser i gebyr- og avgiftsbelastningen.

I tillegg vil Norge fortsatt medvirke aktivt i europeisk og internasjonalt samarbeid på sjøtransportens område.

Moderne og framtidrettet havnepolitikk – ny havne- og farvannslov

Etter et omfattende utredningsarbeid la regjeringen i 2008 fram forslag til ny havne- og farvannslov. Loven ble vedtatt i Stortinget i februar 2009 med bred politisk tilslutning, og trer i kraft 1. januar 2010.

Hovedmålsettingen med den nye loven er å etablere et juridisk rammeverk som bidrar til at havnene utvikles til logistikknutepunkter, og til effektiv og trygg sjøtransport som med sitt miljøfortrinn hevder seg i konkurransen med andre transportformer. Loven vil bl.a. gi incitament til et tettere samarbeid mellom havner. Dette vil bidra til å konsentrere større godsmengder i havnene og til å effektivisere havnedriften. Den nye loven legger til rette for god framkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet. Videre skal den legge til rette for en effektiv og sikker havnevirksomhet som ledd i sjøtransport og

kombinerte transporter, samt for effektiv og konkurransedyktig sjøtransport av personer og gods innenfor nasjonale og internasjonale transportnettverk.

Utbedring av farleder

Staten har ansvar for å legge til rette for sikker og effektiv transport i farledene. Dette innebærer merking, navigasjonshjelpemidler og fysisk utbedring av farledene der det er behov for det, for eksempel fjerning av grunner, utdyping mv. Kystverket er i ferd med å utarbeide en «farledsnormal» (etatshåndbok om standard for farleder). Den nye havne- og farvannsloven gir Fiskeri- og kystdepartementet hjemmel til å forskriftsfeste standard for farleder. En eventuell forskrift vil baseres på farledsnormalen. Det slås også fast i loven at staten skal ha ansvar for hoved- og bileder. Grensene mellom kommunens og statens ansvar for farleden vil fastlegges nærmere i forbindelse med fastsettelse av forskrifter med hjemmel i den nye havne- og farvannsloven.

De farledsutbedringene som er foreslått i planperioden vil i hovedsak styrke sikkerheten og påliteligheten på sjøen ved at det foretas utdypinger i områder hvor det er fare for grunnstøtinger. Noen av farledsutbedringene vil også bidra til kortere seilingstider og mer effektiv sjøtransport ved at farledene og/eller havner blir tilgjengelige for større skip. Se for øvrig kapittel 10.4 hvor de enkelte farledstiltakene blir presentert.

Landverts tilknytninger til havnene

Prosjektet «Effektive terminaler» som ble avsluttet i 2006, konkluderte med at forbedring av atkomsten til terminalene er et viktig tiltak for å styrke havnenes og sjøtransportens konkurransekraft. Regjeringen har derfor gitt tilknytningsvegene til stamnetthavner med behov for det, riksveststatus. En oversikt over stamnetthavnene finnes i kapittel 10.1.4.

Havnestruktur og havnesamarbeid

For å løse transportutfordringene og styrke sjøtransporten må de ulike transportformer ses i sammenheng. Havnene må utvikles til sentrale bindeledd i transportkjedene, og fremstå som effektive og attraktive for vareeiere og transportører ved å tilby helhetlige og markedstilpassede løsninger. Det må derfor etableres en mer hensiktsmessig havnestruktur med større grad av

kommersielt drevne havner. Havnene må sikres god tilknytning til det landbaserte transportnettet og til trygge og effektive farleder på sjøen.

På denne bakgrunn legger den nye havne- og farvannsloven opp til et skille mellom havner som har en særlig funksjon i det overordnede transportnettverket, såkalte «utpekte havner», og havner som ikke har denne betydningen. Bestemmelsen om særlig utpekte havner gir Fiskeri- og kystdepartementet mulighet til å signalisere hvilke havner som er viktige i det samlede transportnettverket. Loven gir med dette hjemmel til å stille krav og sette vilkår til havner som er sentrale for å realisere nasjonale mål i transportpolitikken. Kriteriene for å utpeke slike havner ble etablert i NTP 2006-2015, og disse relateres til godsvolum, organisering/samarbeid, infrastruktur og planstatus. En særlig utpekt havn vil bl.a. få krav om å utarbeide en plan for utviklingen av havna. Videre kan det stilles vilkår om organisering og eierskap, krav til samarbeid med andre havner og krav til representasjon fra brukerne i havna eller andre interessenter i de styrende organer. I tillegg vil behovet i utpekte havner bli vektlagt i forbindelse med prioriteringer av infrastrukturprosjekter på vei, sjø og bane. Regjeringen mener at utpekte havner sammen med stamnetthavner som knyttes til sjøverts- og landverts stamnett vil utgjøre en havnestruktur som legger til rette for intermodalitet og økt andel sjøtransport.

Samarbeid mellom kommuner og mellom regioner har flere steder vist seg som rasjonelle måter å innrette havne- og tjenestetilbudet på. Interkommunale og interregionale samarbeid tvinger fram vurderinger av hvordan man best kan dekke transportbehovene og utnytte havnekapasiteten i et større geografisk område. Fiskeri- og kystdepartementet mener derfor at denne formen for havnesamarbeid bør utvides. Dette vil kunne styrke det finansielle grunnlaget for havnedrift, bidra til økt bruk av sjøtransport og løse utfordringer knyttet til bruk og tilgang på nødvendig areal.

Fiskeri- og kystdepartementet har tidligere igangsatt et arbeid der det er sett på mulige organisasjons- og samarbeidsformer mellom offentlige og private havneaktører. Målsettingen har vært å bedre utnyttelsen av eksisterende privat og offentlig infrastruktur. Som et prøveprosjekt har oljeforsyningsbaser og andre typer industrihavneanlegg på frivillig basis blitt integrert i et helhetlig havnetilbud sammen med det offentlige. Konkrete samarbeidsmodeller er etablert flere steder, bl.a. mellom havna i Stavanger og NorSeas oljebase i Risavika, og mellom oljebasen CCB (på Ågotnes) og

havna i Bergen. Kristiansund-regionen og Trondheimsfjorden er andre eksempler på områder hvor samarbeidsmodeller mellom offentlige og private havner er under utvikling.

Havnenes økonomi og havneavgifter

Den nye havne- og farvannsloven inneholder nye bestemmelser om økonomiforvaltningen i de offentlige havnene som i større grad enn eksisterende regelverk åpner for profesjonalisering, markedsorienterte investeringer og samarbeid mellom offentlige og private aktører. Loven legger dessuten opp til at kommunene gis større frihet til å velge hvordan de ønsker å organisere havnevirksomheten, og tydeliggjør skillet mellom forvaltningsoppgaver og driftsoppgaver.

Ordningen med atskilt økonomi i havnene vil videreføres og havneavgiftene erstattes med alminnelig prisfastsettelse for havnetjenester. Det siste er bl.a. i tråd med konklusjonene i prosjektet «*Effektive terminaler*» hvor det ble konkludert med at en forenkling av avgifter i havn vil bidra til økt konkurransedyktighet for sjøtransporten.

Spørsmål om statlige engasjement i havnene

Havnene som inngår i transportnettverket er enten kommunale eller private. Alle utbedringer og investeringer i havnesektoren bekostes av havnene selv. Staten bekoster farleder, veger og jernbanespor til havna, men har ingen direkte virkemidler i form av økonomiske investeringer i havner, utenom fiskerihavner. Transportetatene har anbefalt at det ses nærmere på ulike regimer for statlig økonomisk engasjement i havnene for å bidra til at disse utvikles til mer moderne og effektive logistikknutepunkt. Etatene foreslår at det bør vurderes å utforme ordninger for tilskudd, lån, og/eller lånegarantier for ulike investeringsformål. Det har også vært foreslått at Norge bør opprette en tilsvarende ordning som i EU der også havner er berettiget til støtte fra infrastrukturmidlene knyttet til TEN-T (Trans-European Transport Network), jf. kapittel 10.2.3.

Regjeringen vil se nærmere på disse problemstillingene. I første rekke kan det være aktuelt å utvide bruken av de statlige midlene som i dag er forbeholdt utbygging av fiskerihavner. Slike ordninger må imidlertid utredes og vurderes grundig i forhold til statsstøtteregelverket. Det må også ses nærmere på hvordan slike ordninger vil slå ut i forhold til endringene i havne- og farvannsloven om bl.a. eierskap og selskapsformer. EU-kommi-

sjonen har varslet at retningslinjer for statsstøtte til havner skal legges fram i løpet av 2009. Disse retningslinjene vil være relevante i arbeidet med å vurdere et eventuelt statlig økonomisk engasjement i havnene.

Statlige og kommunale myndigheter har et felles ansvar for å tilrettelegge for transportinfrastrukturløsninger, der havnevirksomhet og landverts og sjøverts tilknytning ses i sammenheng. I den forbindelse er det en utfordring å sikre havnene tilstrekkelige arealer slik at det kan drives rasjonelt og effektivt. Plan- og bygningsloven gir Kystverket som havne-etat anledning til å medvirke aktivt i planarbeid. I den nye plandelen i plan- og bygningsloven som ble vedtatt i 2008, gis statlige og regionale myndigheter mulighet til å starte samordnet areal- og transportplanlegging. Videre har Kystverket fått adgang til å utarbeide og fremme arealplaner (i samråd med planmyndigheten). Det er også slik at Kystverket kan fremme innsigelse til forslag til kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner i havnerelaterte saker som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning. Fiskeri- og kystdepartementet vil framheve betydningen av Kystverkets rolle i lokale planprosesser slik at det sikres gode rammebetingelser for havnevirksomhet og sjøtransport.

Effektivisering av Kystverkets virksomhet – gjennomgang av avgifter, gebyrer og lostjenesten

Det pågår et løpende arbeid med å effektivisere Kystverkets tjenesteproduksjon, som f.eks. organisering av vedlikehold av fyr og bruk av nye materialer til lykter/merker som gir lavere vedlikeholdskostnader. Dette vil på sikt frigjøre ressurser til annen bruk. I lys av Soria Moria-erklæringens mål om like konkurransevilkår mellom transportformene har Kystverkets gebyr og avgiftstruktur, samt losordningen, blitt gjennomgått.

Som omtalt i avsnitt 6.3.3 foreslår regjeringen å fjerne kystgebyret og årsavgiften for havnesikkerhet. Sett i forhold til budsjettet for 2009 vil konsekvensen være en avgifts- og gebyrreduksjon for skipsfarten på ca. 115 mill. kroner. Regjeringen ser på dette som et vesentlig bidrag til å styrke sjøtransportens konkurranseevne.

Regjeringen vil foreslå justeringer i gebyrer og avgifter. Hovedstrukturen i dagens kryssubsidiering mellom store og små fartøyer opprettholdes samtidig som det tas hensyn til det enkelte fartøys betalingssevne.

Videre vil regjeringen foreslå endringer som gjør bruk av farledsbevis mer attraktivt sammen-

liknet med bruk av los, ved å legge en større del av samlet betalingsplikt på faktisk bruk av los. Gevinsten ved å stimulere til økt bruk av farledsbevisordningen, som samtidig gjøres enklere og mer attraktiv i tråd med næringens ønsker, vil være mindre ressursbruk i Kystverket, samtidig som sikkerheten ivaretas. Det vil bli vurdert å innføre en farledsbevisavgift for å dekke kostnadene til farledsbevisordningen. Andre gebyrer og avgifter vil bli tilsvarende redusert.

Gjennomgang av lostjenesten

I St.meld. nr. 14 (2005-2006) om sjøsikkerhet og oljevernberedskap ble det foreslått å foreta en nærmere vurdering av losplikts omfang, særlig i farvann som er dekket av en trafikksentral. Det ble derfor iverksatt et utredningsarbeid med effektivisering og kvalitetssikring som mål. Gjennomgangen av lostjenesten er basert på at dagens sikkerhetsnivå skal videreføres. Analyser av ulykkesutviklingen til sjøs, korrigert for trafikkenringer, viser at antall ulykker ikke har gått vesentlig ned de siste ti årene. Regjeringen vil derfor ikke foreslå drastiske endringer i omfanget av losplikten, men i stedet en tilpasning i forhold til trafikkbilde og eksisterende navigasjonsinfrastruktur/-hjelpemidler.

I gjennomgangen av lostjenesten vurderes endringer i grensen for generell losplikt fra fartøysstørrelse 500 bruttotonn til fartøyslengde 70 m. Bakgrunnen er at fartøyets lengde i meter er et viktigere kriterium for fartøyets navigasjonsegenskaper enn størrelse målt i bruttotonn. Dette vil videre gi sammenfallende regelverk med land det er naturlig å sammenlikne oss med, for eksempel Sverige, og vil innebære fritak for anslagsvis 500 fartøyer som i dag anløper Norge og er omfattet av losplikt. Reglene bør imidlertid være strengere for fartøy med farlig last, samt fartøy med passasjerer dersom disse ikke går i fast rute. Videre er det behov for å kunne vurdere strengere kriterier enn den generelle grensen på 70 m i nærmere spesifiserte områder (pga. farvannets beskaffenhet). Det legges derfor opp til geografisk begrenset losplikt for fartøy mellom 50 og 70 m.

Det vil også bli vurdert tiltak som kan gjøre det enklere å få farledsbevis, ved å vri fokuset fra vektlegging av formelle krav til fartstid og seiling på norskekysten over til faktisk prøving av kompetansen. Hensikten er å få til en mer optimal ressursbruk ved at skipsfartsnæringen gis et incitament til å anskaffe nødvendig kompetanse for å kunne forestå sikker seilas uten los om bord. Ef-

ektiviseringsgevinsten vil ligge i mindre ressursbruk på lostjenester, samtidig som krav til sjøsikkerhet ivaretas.

Regjeringen vil også se på om det bør innføres enhetlige regler om losplikt, herunder krav til farledsbevis, for fartøy med lengde over 70 m, uavhengig av om fartøyet går i innenriks eller utenriks fart. Dette følger av at reglene dreies fra formelle krav til en vurdering av faktisk kompetanse og sikkerhetsrisiko. En slik omlegging er anslått å berøre et relativt lite antall fartøy, som ikke er lospliktige etter dagens regler, i alt ca. 30 fiskefartøy og fartøy i innenriks fart over 70 m. Det er naturlig å forvente at de fleste av disse vil være kvalifisert til kompetansekravene som stilles for å få farledsbevis.

Regjeringen legger opp til å videreføre hovedtrekkene i gjeldende regler om geografisk virkeområde for losplikt. Det vil imidlertid bli sett nærmere på mulighetene for å utvide dagens ni lospliktfriske innseilingskorridorer. En eventuell utvidning av områdene for lospliktfriske seilingskorridorer må også ses i forhold til spørsmålet om utvidet trafikkveiledning fra trafikksentralene.

Det har vært gjennomført et prøveprosjekt med landbasert losing fra trafikksentralen på Kvitøy. DNV har avlevert en rapport som beskriver en rekke forutsetninger som må være oppfylt før man eventuelt kan etablere en ordning med landbasert losing. Fiskeri- og kystdepartementet har kommet fram til at det ikke nå er hensiktsmessig å gå videre i arbeidet med å vurdere en slik ordning. I stedet vil Fiskeri- og kystdepartementet vurdere en ordning med lospliktfriske seilingskorridorer, kombinert med etablering av trafikkseparasjonssystemer eller påbudte ruter overvåket fra trafikksentral. Dette vil da erstatte bruk av los i de utvidede områder. En slik ordning vil være mindre omfattende og mer kostnadseffektiv enn landbasert losing, og har også fordeler ved at navigasjonsassistanse og -rådgivning fra trafikksentraler allerede er etablerte ordninger.

Forslag til endringer som følge av gjennomgangen av lostjenesten vil bli sendt på høring i 2009, samtidig med forslag til endringer i Kystverkts gebyr- og avgiftsstruktur, da sakene har innbyrdes berøringspunkter og konsekvenser.

Endringer i Sjøfartsdirektorates gebyrer

Skipsfarten betaler gebyrer til Sjøfartsdirektoratet. Direktoratet er i gang med en gjennomgang av gebyrene for NIS og NOR med sikte på økt kostnadsorientering. En teknisk omlegging av di-

rektorates gebyrtariff for årsgebyret trådte i kraft i 2007. Arbeidet mot en bedre kostnadsorientering av årsgebyret fortsetter. Ny gebyrmodell for førstegangsgebyret var på høring høsten 2008. Resultatene av høringsrunden skal forelegges Nærings- og handelsdepartementet.

Forenkling av forskrifter

Både nasjonalt og i EU er det stort fokus på å fjerne administrative byrder på sjøtransporten; dette gjelder bl.a. ankomst- og avgangsmeldinger til en rekke myndigheter og administrative krav til tollprosedyrer, jf. omtale av opprettelsen av et felleseuropeisk område. Det er behov for forenklinger slik at regelverket kommer på linje med det som gjelder i vegtransporten.

For å bidra til forenkling arbeider Fiskeri- og kystdepartementet med mulighetene for en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer i forbindelse med anløp i norske havner og farvann. Dette vil få positive administrative konsekvenser for det offentlige og for sjøtransporttilbyderne. På samme måte arbeider Kystverket med å utvikle SafeSeaNet til et elektronisk «singel window» for skipsrapportering til norske offentlige myndigheter ifm. anløp/avgang fra norske havner. Kystverket har i den forbindelse inngått et samarbeid med Toll- og avgiftsdirektoratet om felles rapportering av meldinger. Dette samarbeidet testes operativt fra januar 2009. Etter hvert vil flere offentlige etater hente ut opplysninger fra SafeSeaNet slik at skipsfarten ikke lenger trenger å sende ankomst-/avgangsmeldinger til den enkelte myndighet.

Europeisk og internasjonalt samarbeid

Sjøtransporten har internasjonal karakter, og mange av sjøtransportens rammebetingelser defineres i internasjonale fora. Norge er derfor aktiv deltaker i arbeidet i bl.a. FN's sjøfartsorganisasjon IMO og EU.

Fiskeri- og kystdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet representerer Norge i oppfølgingen av EUs handlingsplan for å styrke den intra-europeiske sjøtransporten. På bakgrunn av EUs handlingsplan er det også opprettet Short Sea Shipping Promotion Centre i de enkelte land. Det norske senteret finansieres med statlige midler. Det forventes at næringen engasjerer seg mer i senteret, slik at innsatsen for å markedsføre sjøtransporten kan bli mest mulig målrettet.

I forbindelse med EUs «blåbok» om maritim politikk har det kommet signaler om at det ønskes

mer aktiv og harmonisert havnepolitikk og større vekt på havner som knutepunkt i logistikkjeden. Det er gitt uttrykk for at statstøtte til havnevirksomhet skal harmoniseres for å hindre ulike konkurransevilkår for havnene i Europa. I tillegg har EU forslått å etablere et indre marked for sjøtransport; «Felleseuropeisk maritimt område». Forslaget om opprettelsen av et slikt område ble lagt frem i en meddelelse i januar 2009, med tilhørende forslag til endringer av eksisterende direktiv om rapportering av skip som kommer til eller går fra havn (direktiv 2002/6). I tillegg vil det i 2009 komme forslag om endringer med sikte på forenkling i forordning om tollbestemmelser (direktiv 2454/93). Hensikten er å forenkle administrative prosedyrer i skipsfarten mellom europeiske land. Norge medvirker i oppfølgingen av EUs maritime politikk.

For ytterligere å bidra til å styrke sjøtransporten vil Norge være en pådriver for etablering av såkalte Motorways of the Sea (MoS) som skal bidra til effektive dør-til-dør-transporter med sjøtransport som kjerne (se kapittel 10.2.3). Norge deltar også i EUs Marco Polo II-program som gir støtte til prosjekter som bidrar til å overføre gods-transport fra vei til sjø og bane. Innenfor programmet er det øremerket midler til Motorways of the Sea-prosjekter. Innovasjon Norge gir tilskudd til maritime prosjekter for å finansiere kostnader med søknad til Marco Polo II-programmet.

7.2.4 Effektivisering av næringstransporten på veg

Selv om det er en klar målsetting at jernbane og sjø skal ta større deler av den forventede veksten i godstransportmarkedet, er det regjeringens vurdering at vegtransport fortsatt vil være hovedtransportformen i innenlands godstransport, i distribusjon i store og små lokalsamfunn, i regional transport og i hovedårene hvor det ikke foreligger alternativer. Regjeringen vil derfor styrke kapasiteten, effektiviteten, framkommeligheten og påliteligheten i vegtransportsektoren, og legger bl.a. stor vekt på å sikre at en av høyfjellsovergangene mellom Vest- og Østlandet til enhver tid er åpen om vinteren.

Den sterke veksten i vegtransporten siden 1970-tallet gjenspeiler den næringsmessige og økonomiske omformingen av samfunnet som har funnet sted. 60 pst av godsmengdene i Norge fraktes i dag med lastebil, dette utgjør nærmere 47 pst av transportarbeidet, en markedsandel som har vært ganske stabil siden 1990.

Tabell 7.1 Vegstengninger og kostnader

| | Forsinker produk- sjons- prosesser / tapt salg | Ødelegger / verdi- forringer last | Økte transport- kostnader | Administrative kostnader | Planlagt slakk |
|--|--|--------------------------------------|---|---|-----------------------|
| Planlagte stengninger | Ubetydelig | Ubetydelig | Avhengig av lengde og bom- penger/ferjer ved omkjøring | Lite aktuelt | Lite aktuelt |
| Gjentagne stengninger/ oversittinger | I noen grad (kan være betydelig ved frakt av reserve- deler) | I noen grad | Avhengig av ventetid/for- sinkelse/leng- de på omkjø- ring. Varsling viktig (f.eks. værvarsel, vegmelding) | Avhenger av kontrakt, løsnin- ger kan være bestemt på for- hånd | Kan være betydelig |
| Uforutsette hendelser | Kan være bety- delig for enkelt- transporter | I noen grad | Avhenger av lengde (tid vikti- gere enn kjøre- kostnad) | Kan være bety- delig i noen til- feller | Ukjent |

Flaskehalses for framkommelighet

God framkommelighet og høy forutsigbarhet i transporten er viktig for næringslivet. Det er en stor utfordring å fjerne flaskehalses i vegnettet som påfører næringsliv og samfunn merkostnader. Fjerning av flaskehalses i vegnettet er bl.a. sentralt for å sikre større gevinst av endringer i bestemmelsene om vekt og dimensjoner på kjøretøy.

Tabell 7.1 viser at hindringer og stengninger i vegnettet skjer med ulik grad av forutsigbarhet. De spenner fra planlagte vinterstengte fjelloverganger via ventetider på ferjer i sommersesongen og stillestående køer i rushtidstrafikken ved de store byene, til ras, ulykker og andre uforutsette hendelser. Slike stengninger og hendelser medfører ulike kostnader for næringsliv og samfunn. Dette er dels økte direkte transportkostnader, og dels kostnader som påføres fordi bedrifter må planlegge for forsinkelser, verditap på varene pga. forsinkelser og liknende.

En enkel beregning TØI har gjennomført på oppdrag fra Vegdirektoratet viser relativt begrensede merkostnader for godstransport knyttet til *planlagte vinterstengte veger*.

Årlig økning i transportkostnadene på grunn av vinterstengte veger ble beregnet til 11,3 mill. kr, mens trafikkarbeidet for tunge kjøretøyer forventes å øke med 0,2 pst. Bompenger- og ferjekost-

nadene utgjør omtrent halvparten av kostnadsøkningen. Dette betyr at bompenger- og/eller ferjekostnader knyttet til alternative kjøreruter er høyere enn på de rutene som velges i perioden uten vinterstengning.

Det foreligger lite systematisk kunnskap om hvilke uforutsette flaskehalses som er mest kritiske for næringslivets kostnader. I intervjuundersøkelser med langtransportsjåfører angis smal, svingete veg og ujevn vegbane, ferjesamband og trengsel i byene som de største flaskehalsesene.

I en beregning fra 2007 er samfunnstapet for trafikantene som følge av dårlig vegdekke (ujevn veg) anslått til om lag 3,6 mrd. kroner per år. For tungtransporten innebærer ujevne veger lavere kjørehastigheter, høyere risiko for skader på godset og ekstra slitasje på kjøretøyene. For en trailer som koster 2 mill. kr og kjører 2 000 timer per år vil økning i kjøretid på 20 minutter pr. døgn på grunn av dårlig veg gi om lag 100 000 kr i merkostnader per år.

I perioden 2001-2008 var det i gjennomsnitt 234 vegstengninger per år på grunn av ras. Til sammen medførte dette i gjennomsnitt 2 233 timer per år med stengning på riks- og fylkesvegnettet. Gjennomsnittlig antall timer stengt per ras var 16. På europavegnettet varte 40 pst av stengningene under to timer, mens over 20 pst av stengningene på fylkesvegnettet hadde en varighet på over ett døgn. Det er store variasjoner mellom fylkene.

Tabell 7.2 Trafikkdata fjelloverganger mellom Østlandet og Vestlandet

| | Filefjell | Hemsedal | Hardangervidda | Haukeli |
|--|-----------|----------|----------------|---------|
| ÅDT tungbiler 2004 | 125 | 220 | 120 | 250 |
| Lengde fjellovergang (km) | 20 | 34 | 43 | 46 |
| Total stigningshøyde (m) | 5064 | 4876 | 5376 | 6614 |
| Høyeste punkt (m.o.h.) | 1013 | 1137 | 1250 | 1085 |
| Vinterstengt snitt pr. år ¹ (timer) | 6 | 29 | 362 | 70 |
| Kolonnekjøring snitt per år ¹ (timer) | 26 | 106 | 575 | 379 |

¹ Snitt for perioden 1995-2005.

Kilde: Strategisk utredning øst-vest forbindelsene, Statens vegvesen 2006

Rapporten «Samfunnsøkonomisk verdi av rassikring» laget av Møreforskning i 2008 inneholder beregninger av nytten av å unngå stengte veier på grunn av ras. Ut fra gjennomsnittsbetraktninger for fylkene som er mest utsatte for ras (Rogaland, Hordaland, Sogn- og Fjordane, Møre og Romsdal, Nordland, Troms og Finnmark) er det beregnet årlig kostnad på 125 mill. kr for trafikantene. Dette er kostnader som følge av omkjøring eller lang og usikker ventetid, økte ulykkeskostnader som følge av økt trafikkarbeid i forbindelse med omkjøring, samt ulykker med personskade som direkte følge av ras. Dette er samlet kostnad for all trafikk, det foreligger ikke tall spesielt for næringstrafikk, men Statens vegvesen arbeider med en mer detaljert beregningsmodell som vil muliggjøre en grundigere samfunnsøkonomisk analyse av hver enkelt rasutsatt strekning.

Det er viktig å sikre at det til enhver tid er åpne fjelloverganger på hovedvegene mellom vest og øst og nord og sør. Statens vegvesen mener det ikke er mulig å holde alle fjellovergangene fra vest og nord til hovedstadsområdet åpne til enhver tid. På de aller fleste vinterdagene finnes det imidlertid minst en åpen fjellovergang fra nord og vest til hovedstadsområdet.

Mellom Oslo og Bergen er det flere alternative ruter. I hovedsak velger tungtransporten å kjøre rv 52/rv 7 over Hemsedal eller E16 over Filefjell. Vinterstid er det lite tungtransport på rv 7 over Hardangervidda siden denne fjellovergangen ikke er bygget som helårsveg og har dårlig regularitet. Det er få kjøretøy mellom Bergen og Oslo som kjører over Haukeli i dag, derimot er det stor trafikk til Haugesund/Stavanger.

Som det framgår av tabell 7.2 har E16 over Filefjell høy regularitet, slik at det er få timer hvert år der det ikke finnes en åpen fjellovergang mellom Oslo og Bergen. Samferdselsdepartementet

vil sette inn tiltak for å styrke vinterregulariteten på E16 ytterligere (se avsnitt 10.4).

Den nye vegen over Saltfjellet i Nordland er bygget som helårsveg, og har relativt høy regularitet. Men spesielt uvær med hard vind vinterstid kan innebære at vegen må stenges for kortere perioder. I løpet av den siste fireårsperioden har E6 over Saltfjellet vært stengt i gjennomsnitt 25 ganger (mer enn 15 minutter) per vintersesong. Sikteforholdene ved slike ekstreme forhold gjør det uforsvarlig å holde vegen åpen. Fordi problemene oppstår ved hard vind, og fordi vegen ligger i åpent terreng, er det vanskelig å finne tiltak som kan redusere antallet stengninger.

Rushtidsforsinkelser

Statens vegvesen og lokale myndigheter har foretatt regelmessige kjøretidsregistreringer for bil i de største byområdene, siste gang i 2006. Gjennomsnittlige forsinkelser for et representativt utvalg kjøreruter er vist i tabellen nedenfor.

Det er store variasjoner i forsinkelsene på de ulike rutene. Forsinkelsene er større om morgenen enn om ettermiddagen, og størst på E18 mellom Asker og Oslo med ca. 30 minutter i morgenrushet. Et generelt trekk er at rushtidsforsinkelsene i disse byene har økt siden 2000.

Framkommelighet i rushtiden er et problem både for næringsliv og privatpersoner. De økonomiske virkningene er i stor grad knyttet til tidstap forbundet med selve forsinkelsen, noe som til en viss grad også kan påvirke næringslivets produktivitet. I tillegg kan køproblemer forårsake lokale negative miljøvirkninger. Generelt øker forsinkelseskostnadene jo nærmere en er vegens kapasitetsgrense. Et vegnett med belastning opp mot kapasitetsgrensen er mer følsomt for hendelser som kan gi sammenbrudd i transporten. Selv i de mest trafikkbelastede byområdene er imidlertid ande-

Tabell 7.3 Gjennomsnittlige forsinkelser for et representativt utvalg kjøreruter i de fire største byene

| Byområde | Gjennomsnittlig forsinkelse morgen (min) | Gjennomsnittlig fart morgen (km/t) | Gjennomsnittlig forsinkelse ettermiddag (min) | Gjennomsnittlig fart ettermiddag (km/t) |
|-----------|--|------------------------------------|---|---|
| Oslo | 14 | 34 | 10 | 38 |
| Stavanger | 11 | 29 | 10 | 32 |
| Trondheim | 7 | 29 | 8 | 26 |
| Bergen | 8 | 35 | 6 | 35 |

len av samlet trafikk i købelastede vegnett begrenset.

Det har vært gjort få analyser av hva dagens forsinkelser koster samfunnet. For Bergen og Trondheim har TØI anslått hva forsinkelser koster samfunnet (jf. TØI-rapport 895/2007). Resultatene er vist i tabell 7.4. Dataene gjelder for 2007 og er beregnet på grunnlag av trafikken som passerer bomstasjonene.

TØI har anslått de årlige forsinkelseskostnadene til om lag 15 000 timer og ca. 800 mill. kr for Trondheim, og ca. 25 000 timer og 1,3 mrd. kroner for Bergen. Av dette utgjør forsinkelseskostnadene for tunge biler henholdsvis 190 mill. i Trondheim og 230 mill. i Bergen. Tallene for tungbiler kan anses som et nedre anslag på forsinkelser for næringslivet, da mange næringslivstransporter foregår med lettbil. I beregningen er det heller ikke lagt inn at forsinkelser ofte er uforutsigbare. Verdien av dette er vanskelig å anslå.

En undersøkelse i regi av Statens vegvesen viser at bedriftene tilpasser transportopplegget til rushtiden. Studien indikerer et prosentvis produktivitetstap på grunn av rushtidsforsinkelser på 2-3 pst per bil per år. Hvis ikke køprising blir tatt i bruk, regner transportetatene med at rushtidsforsinkelsene for næringslivet vil øke i planperioden.

Gjennomførte tiltak for økt effektivitet

Ved siden av en sterk økning av bevilgningene til vegformål siden regjeringsskiftet i 2005, har regjeringen bl.a.:

- Åpnet for bruk av tømmerbiler med 56 tonns totalvekt.
- Åpnet for maksimal lengder på inntil 19,5 m for semitrailere og vogntog som avviker fra europeiske fellesbestemmelser.
- Iverksatt prøveordning med bruk av modulvogntog på inntil 25,25 m lengde for å se om dette kan gi mer effektiv og miljøvennlig vegtransport.

I planperioden 2010-2019 legger regjeringen opp til bruk av en rekke virkemidler for å styrke effektiviteten i vegtransporten. Hovedtrekkene framgår nedenfor, mens infrastrukturtiltakene er nærmere omtalt i kapittel 10.

Utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen

Kraftig forbedring av vegnettets standard er et av regjeringens hovedsatsingsområder i NTP 2010-2019. Dette dreier seg dels om å skape større framkommelighet og bedre standard på eksisterende vegnett, og dels om å bygge ut vegkapasiteten slik at forventet vekst i transportbehovet kan

Tabell 7.4 Forsinkelseskostnader Bergen og Trondheim 2007

| | | Timer per dag | Kr. per dag | Mill kr. per år |
|-----------|-------------|---------------|-------------|-----------------|
| Trondheim | Lette biler | 13 035 | 2 437 512 | 623,0 |
| | Tunge biler | 1 611 | 906 666 | 190,2 |
| Bergen | Lette biler | 22 569 | 4 220 313 | 1 078,5 |
| | Tunge biler | 1 962 | 906 666 | 231,7 |

Kilde: TØI: 895/2007

avvikles på en god måte. De strategiske hovedgrepene omfatter:

- Økte midler til drift og vedlikehold av vegnettet.
- Sterk satsing på rassikringstiltak.
- Satsing på større strekningsvise investeringer (korridorer).
- Rutevis sammenhengende og likeartet vegstandard.
- Riksvegstatus for tilknytningsvegene til stamnetthavner.
- Satsing på mindre investeringstiltak for å løse flaskehals.
- Økt trafiksikkerhet og færre ulykker.

Bedre driftsstandard

Regjeringen legger opp til å bedre driftsstandarden på vegnettet for å øke framkommeligheten og forutsigbarheten i transporten generelt, og spesielt på vinterstid. Statens vegvesens forslag til ny standard for vinterdrift innebærer bl.a. at

- Gjennomgående vegruter skal ha samme driftsklasse, noe som vil føre til en jevnere vinterstandard langs hele vegruter.
- Kravene til dimensjonering av driftsopplegget for et geografisk område skal sikre nok mannskap og maskiner til å gjennomføre vedtatt standard.
- Brøytetiltak på saltet veg skal starte ved 2 cm snødybde uavhengig av vegens driftsklasse.
- Sandstrøing på vinterveger skal igangsettes så snart snøbrøyting er avsluttet.
- I bratte stigninger og liknende skal det gjennomføres forsterket sandstrøing.

I sum vil de foreslåtte forbedringene i standard føre til generelt bedre framkommelighet og regularitet vinterstid. For tungtransportens del vil forbedringene medføre at færre vogntog setter seg fast, reduserte tidskostnader og mindre risiko for ulykker.

Bruk av modulvogntog

Den treårige prøveordningen med bruk av såkalte modulvogntog (opptil 25,25 m lengde) som ble satt i verk 1. juni 2008, er ment å effektivisere vegtransporten og gjøre den mer miljøvennlig. Erfaringene fra Sverige og Finland er gode, og de viser at transportarbeidet kan utføres med vesentlig færre kjøretøyer. Etter en evaluering vil regjeringen ta stilling til permanent endring av bestemmelsene om vekt og dimensjon på kjøretøy. Utviklingen i Europa med sikte på harmonisering vil bli

fulgt nøye, i første omgang med tanke på utvikling av felles kjøretøybestemmelser for transport mellom de nordiske land.

Flere raste- og hvileplasser

I tillegg til de positive virkningene av bedre framkommelighet, bedre vedlikehold, vinterdrift og trafiksikkerhetstiltak, er det også behov for bedre arbeidsforhold for sjåførene når de ikke er på selve vegen. Det har derfor blitt gjennomført en systematisk kartlegging av behovet for nye raste- og hvileplasser for tungtransporten, med sikte på en prioritering i handlingsprogrammet for perioden 2010-2013. Kartleggingene viste at det største problemet er mangelen på tilrettelagte døgnhvileplasser (egnet for pålagt 11 timers hvile). I Osloområdet og til dels i andre storbyer er det særlig vanskelig å skaffe areal til hvileplasser.

Samferdselsdepartementet legger opp til en ordning der Statens vegvesen kan yte støtte til private aktører som vil bygge ut og drifte denne typen anlegg. Departementet ser for seg en systematisk utbygging langs alle de viktigste transportkorridorene i årene framover.

Statens vegvesen har i 2008 satt i gang et arbeid med å skilte og registrere eksisterende plasser slik at sjåfører som ikke er kjent i området kan finne plassene i kartoversikter og på GPS. I planperioden vil ordningen bli videreført og utviklet, slik at eksisterende plasser får utvidet kapasitet og bedre fasiliteter. I tillegg vil det bli etablert nye plasser som private kan bygge og drive. Noen nye plasser vil også bli bygget av Statens vegvesen. Departementet ser for seg en systematisk utbygging langs alle de viktigste transportkorridorene i årene framover.

Arealene for døgnhvileplassene skal være fysisk atskilt fra arealene for raste- og hvileplasser for lette biler og bobiler, og utformes for å manøvrere tunge kjøretøy på sikker måte. Oppstillingsplassene skal være skjermet for støy, ha egnet belysning og tilgang til strøm, og det skal være toalett og dusj i god stand i nærheten. De fleste anleggene vil ha kiosk eller kafeteria, noen vil også ha oppholdsrom for sjåfører. Vegdirektoratet arbeider med en veiledning for døgnhvileplasser som vil inneholde krav til minstestandard og enhetlig informasjonssystem over hele landet.

Økt bruk av ITS

Standardisering og harmonisering av informasjonssystemer er viktig for å skape

økt effektivitet og forutsigbarhet i hele transportkjeden. Økt bruk av ITS vil både bidra til å effektivisere næringslivets logistikk og øke utnyttelsen av vegnettet. ITS-verktøyene spenner vidt. For næringslivets del omfatter de bl.a. ruteplanlegging, styring og sporing av flyten i godstransporten, samt forenkling av administrative rutiner. Effekten for næringslivet blir forsterket ved økt bruk av ITS på myndighetssiden. Bl.a. arbeider Statens vegvesen med å forbedre systemene for trafikantinformasjon om føreforhold, kødannelser og alternative kjøreruter.

7.3 Persontransport i yrke og fritid

7.3.1 Næringslivets markedskommunikasjon

Regjeringen vil legge bedre til rette for næringslivets persontransporter fordi god tilgjengelighet og effektive kommunikasjoner er av stor betydning for bedriftenes utviklingsmuligheter og konkurranseevne.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 viser at fly er det dominerende transportmidlet på tjenestereiser til utlandet. På tjenestereiser innenlands skjer derimot drøyt halvparten av reisene med bil, mens flyet står for ca. en tredel. Bilens markedsandel er sterkt avtakende med reiselengde. Buss og tog har hver i underkant av 10 pst av tjenestereisene.

I de regionale dialogmøtene med næringslivet kom det fram at bedriftene regner med betydelig økning i forretningsreisene både innenlands og til utlandet. Flyet forventes å være det foretrukne transportmiddel på lange reiser, mens personbilen fortsatt vil dominere kortere reiser. Moderne elektronisk kommunikasjon, som for eksempel videokonferanser, ble i liten grad ansett å kunne erstatte reisevirksomheten, men vil i økende grad bidra til å effektivisere markedskommunikasjonen. Det samlede mobilitets- og kommunikasjonsbehovet i næringslivet forventes å øke.

Erfaringer viser at i den internasjonale konkurransen er bedriftens tilgjengelighet viktig. Det gjelder bl.a. avstand til lufthavn, valgmuligheter i tilbringertjenestene til lufthavn, jernbaneterminal og andre trafikknutepunkter, samt et godt og finmasket kollektivtilbud til daglige arbeidsreiser. Transporttilbudenes frekvens og pålitelighet vurderes som særlig viktig. Standard på elektronisk infrastruktur er også viktig. Særlig kunnskapsbedrifter setter høye krav til tilgjengelighet ved sin lokalisering. Regjeringen vil legge til rette for at

Norge skal stå sterkt i den økende konkurransen om slike lokaliseringvalg.

7.3.2 Arbeidsreiser og pendling

Regjeringen vil legge bedre til rette for at utviklingen av daglige arbeidsreiser skal foregå på en enkel, effektiv og miljømessig forsvarlig måte for den enkelte og for samfunnet. Regjeringen vil satse mer på å bygge ut kollektivtrafikktilbudet og legge bedre til rette for gang- og sykkeltrafikk, men legger også til grunn at i store deler av landet vil personbilen fortsatt spille en hovedrolle i utviklingen av de daglige arbeidsreisene. I de store byområdene er det regjeringens klare ambisjon å få flere til å reise kollektivt, gå og sykle gjennom en kombinasjon av bedre tilbud og restriksjoner på personbilbruken (se nærmere omtale i kapittel 9).

Regjeringen ønsker å bruke transportpolitikken slik at man innen rimelig daglig reisetid har et tilstrekkelig stort tilbud av arbeidsplasser. Dette er viktig for å kunne opprettholde bosettingen i mange lokalsamfunn. Samtidig vil regjeringen utvikle infrastrukturen slik at tettbygde strøk bindes sammen til robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner (se nærmere omtale i kapittel 8).

I følge den nasjonale reisevaneundersøkelsen utgjorde arbeidsreiser i 2005 en tredel av alle daglige enkeltreiser på hverdager (TØI-rapport 868/2006 Arbeids- og tjenestereiser). De lengste arbeidsreisene foregår i Oslos omlandskommuner, der den gjennomsnittlige hovedreisen er vel 19 km og tar 29 min. Også andre storbyregioner preges av lengre arbeidsreiser i omegnskommunene. Årsaken er at arbeidsplassene i stor grad er konsentrert til de sentrale områdene og at mange pendler til arbeid fra bostedskommunen.

I 2005 ble 70 pst av arbeidsreisene foretatt med bil. Denne andelen har holdt seg tilnærmet uendret de siste 15 årene. Byene og tettstedene skiller seg ut med mindre bilbruk til arbeidsplasser i sentrum. Lokaliserings- og bosettingsmønsteret innebærer at personbilen, med unntak av i de største byene, fortsatt vil spille hovedrollen i utviklingen av arbeidsreisetrafikken. Hovedutfordringen er å utvikle et kollektiv-, gang- og sykkeltilbud som gjør det attraktivt å velge bort bilen også utenfor de største byområdene.

Gjennom mange år har det foregått en geografisk utvidelse av arbeidsmarkedene. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser at gjennomsnittlig arbeidsreiselengde har økt med 20

pst i løpet av 20 år. Flere har fått tilgang til bil og dermed muligheten til å velge arbeid lenger unna. Samtidig har det vært en omfattende opprusting av transportinfrastrukturen, med nye og bedre vegforbindelser og flere og bedre kollektivtilbud med buss og tog, noe som har gjort sterkere integrasjon av arbeidsmarkedene mulig. Også endringer i næringslivets lokaliseringsmønster har bidratt til integrasjonstendensene.

7.3.3 Tiltak for effektiv persontransport og mobilitet

Økningen av bevilgningene til veg og bane har siden regjeringsskiftet i 2005 bidratt til et bedre transporttilbud for alle typer persontransportbehov. Utover dette har Samferdselsdepartementet spesielt:

- Bidratt til reduksjon av driftsforstyrrelser i luftfarten generelt og på Oslo lufthavn Gardermoen spesielt. Etter en periode med dårlig regularitet er Gardermoen nå tilbake som en av Europas mest punktlig lufthavner.
- Økt statlige kjøp av tjenester på kortbanenettet i Nord-Norge for å holde prisene nede.
- Gjennomført strakstiltak i jernbanen for å løse problemer med saktekjøringer på strekninger med for lav kapasitet.
- Redusert kjørevegsavgiften på jernbanen som i dag har 0-sats for persontog.
- Økt ferjekapasitet.
- Økt statens kjøp av transporttjenester fra Hurtigruta for å opprettholde et godt transporttilbud langs kysten, noe som samtidig styrker Hurtigruten som et viktig nasjonalt reiselivsprodukt.
- Gitt Avinor, som er ansvarlig for lufthavnene, utvidet mulighet til å støtte etablering av nye ruter.

Forventet vekst i persontrafikken gjør at regjeringen i planperioden særlig vil satse på:

- Opprustning av lokaltogtrafikken i og rundt de store byene og InterCity-trafikken på Østlandet. Tiltakene omtales i kapittel 10.1.2.
- Vegopprustning og andre transportpolitiske tiltak for å utvikle robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner utenom de største byene. Virkemidlene drøftes i kapittel 8.
- Bypakker for bedre framkommelighet og miljø i de største byområdene. Virkemidlene er nærmere omtalt i kapittel 9.

7.4 Effektiv konkurranse mellom transportmidlene – avgifter og andre økonomiske virkemidler

7.4.1 Målsettinger og politikk

Avgifter og andre økonomiske rammebetingelser skal bygge på et solidarisk prinsipp, gi forutsigbar finansiering og effektiv innkreving. Justeringer i enkeltelementer må ses i forhold til helheten. Regjeringen mener at dagens system rimelig godt balanserer de ulike hensynene, og legger derfor opp til å videreføre hovedtrekkene i de økonomiske rammevilkårene for transportsektorene. Det vises likevel til gjennomgangen av avgifter og gebyrer på Kystverkets område i kapittel 7.2.3.

Regjeringen legger ikke opp til at økt konkurransedyktighet for jernbane og sjøtransport skal oppnås ved å gjøre godstransporten på veg dyrere. Derimot vil regjeringen gi sjøtransporten en årlig avgiftslette på 115 mill. kr ved å fjerne kystgebyret og årsavgift for havnesikkerhet. I persontransporten – og særlig i de store byområdene – er det behov for økt bruk av økonomiske virkemidler og mer restriktive tiltak overfor personbilbruken. Dette er nærmere omtalt i kapittel 9.

Klimameldingen våren 2007 innebærer en ambisiøs klimapolitikk i transportsektoren. Målet om å redusere CO₂-utslippene fra transport med 2,5 til 4 mill. tonn per år innebærer at regjeringen vil vurdere å gå lenger i å ta i bruk avgiftspolitikken for å redusere klimautslippene i denne sektoren enn i andre sektorer. Det viktigste virkemidlet for å nå utslippsmålene i transportsektoren er imidlertid å utvikle mer energieffektive og utslippsvennlige transportmidler. Det meste av denne teknologiutviklingen foregår andre steder enn i Norge, men skatte- og avgiftspolitikken er av stor betydning for hvor raskt ny teknologi fases inn. Det er viktig å ta hensyn til en høy langsiktig karbonpris. Regjeringen legger her til grunn at summen av CO₂-komponentene i dagens norske drivstoffavgifter og engangsavgiften ligger vesentlig over gjeldende kvotepris, og sannsynligvis minst på nivå med en realistisk langsiktig karbonpris. For videre drøfting av klimapolitikken vises til kapittel 12 om miljøpolitikk.

7.4.2 Hovedtrekk i transportgrenenes økonomiske rammebetingelser

Skatter og avgifter i transportsektoren har flere formål. De skal:

- Finansierte offentlige utgifter generelt.
- Finansierte investeringer og drift av deler av transportsektoren.
- Påvirke transportutøvere og -brukere til å ta hensyn til kostnadene som påføres samfunnet ved deres transportbruk.
- Bidra til like konkurransevilkår mellom transportmidlene.

Drøftingen i dette avsnittet er bredt anlagt fordi transportformene i varierende grad kommer godt og dårlig ut i enkeltelementer av rammevilkårene. Hovedvekten legges på hensynet til samfunnsøkonomisk effektivitet og på like konkurransevilkår mellom transportslagene. Retningen for endringer av rammebetingelsene baseres på nytte-/kostnadsvurderinger. Det legges et korttidsperspektiv til grunn for vurderingen av den samfunnsøkonomiske effektiviteten. Eksempelvis tas det ved beregning av køkostnader ikke hensyn til muligheten for utbygging av ny kapasitet. På kort sikt vil det uansett framtidig kapasitetsøkning være lønnsomt å utnytte dagens kapasitet best mulig gjennom for eksempel kjøprising.

Begrepet like konkurransevilkår innebærer at felles prinsipper anvendes for å fastsette økonomiske rammevilkår for transportgrenene. Eksempler på slike prinsipper er betaling for bruk av infrastrukturen, miljøkostnader og køkostnader. Spørsmålet om like konkurransevilkår har imidlertid flere elementer enn avgifter og brukerbetaling. Både skattesystemer og sektorspesifikke subsidier (for eksempel avgiftslettelser og direkte støtte), samt tekniske krav og andre reguleringer har betydning. Fordi transportgrenene er ulike og har forskjellige finansieringssystemer varierer utslagene på enkeltelementer, men det er summen av enkeltelementer som avgjør graden av like konkurransevilkår.

Å gi en fullstendig sammenlikning av konkurransevilkårene eller svare uttømmende på om alle transportmidler betaler for sine eksterne kostnader er faglig svært krevende. En begrenset beskrivelse er likevel nyttig, fordi en illustrasjon av hovedtrekkene bidrar til å strukturere diskusjonen om rammevilkårenes betydning. Ved å utvide beskrivelsen til også å omfatte skattesystemer og sektorspesifikke subsidier, får man et mer helhetlig bilde for vurdering av konkurransesituasjonen

innenlands, og forholdet til utenlandske konkurrenter.

Tabell 7.5 gir en skjematisk framstilling av hovedtrekkene i dagens økonomiske rammebetingelser for transportsektorene. Det er vanskelig å trekke samlede konklusjoner med stor grad av sikkerhet, men noen hovedtrekk kan beskrives slik:

Luffarten har en høy andel brukerbetaling. Sammen med inntektene fra bl.a. avgiftsfritt salg er lufthavnenes infrastruktur fullfinansiert gjennom lufthavnavgiftene. Dette skjer bl.a. gjennom et system med samfinansiering ved at overskuddet ved de store lufthavnene finansierer underskuddet ved de øvrige lufthavnene. De viktigste begrunnelsene for dagens system er regionalpolitiske og finansielle hensyn. Miljøavgiftene er ikke fullt ut dekkende på marginen, særlig for internasjonal luftfart, men dette oppveies av den høye andelen brukerbetaling. Selv om dette systemet gir noe effektivitetstap samfunnsøkonomisk, er det politisk ønskelig å sikre finansieringen av et finmasket lufthavnnett gjennom et slikt finansieringssystem.

- Vegtransporten har betydelig brukerfinansiering gjennom bompenger, og er i stor grad ilagt avgifter for å betale for miljøkostnader og vegslitasje. Utover de bruksavhengige avgiftene er husholdningene ilagt høye avgifter på kjøp av personbil. Det er åpnet for at bompenger også kan finansiere drift av kollektivtransport. Det innebærer at vegbrukerne i gjennomsnitt betaler mer enn rene effektivitetshensyn skulle tilsi. Bompengenes hovedformål er å finansiere utbygging av veger og tilknyttet infrastruktur. En overgang fra bompenger til kjøprising i byer eller andre områder med kapasitetsproblemer, vil kunne gi samfunnsøkonomiske gevinster i forhold til et bompengesystem uten differensiering. Godstransport på veg gis ingen skattefordeler. Det gis offentlig tilskudd til kollektivtransport på veg.
- Sjøtransporten har høy brukerbetaling for havner, farleder og infrastrukturtenester fra Kystverket. Andelen brukerfinansiering av infrastruktur er dermed vesentlig høyere for sjøtransport enn for vegtransport. På den annen side dekker sjøtransporten totalt sett en mindre andel av sine miljøkostnader enn hva vegtransporten gjør. Videre har sjøtransporten betydelige skattefordeler. Det er imidlertid slik at utenriks sjøfart er unntatt miljøavgifter som er pålagt innenriks sjøfart. I tillegg har utenriks sjøfart flere skattefordeler enn innenriks sjø-

Tabell 7.5 Dagens økonomiske rammevilkår i transportsektoren

| | Sektorspesifikke særavgifter, miljøavgifter, og fritak | Brukerbetaling infrastruktur og tjenester | Skattefordeler, reduserte satser og fritak generelle avgifter | Direkte støtte og kjøp av tjenester |
|----------------------------|--|--|--|---|
| Vegtransport | Bensinavgift Autodieselavgift CO ₂ -avgift Svovelement i drivstoffavgiften Årsavgift personbiler Miljødifferensiert vektårsavgift lastebiler og busser Omregistreringsavgift Engangsgift Piggdekkavgift (lokal) | Bompenger Ferjetakster riksveg- og fylkesferjer | Redusert moms kollektivtransport Momsfritak for noen typer veginvesteringer Firmabilbeskatning | Fylkeskommunal støtte til kollektivtransport Belønningsordningen kollektivtransport Statlig og fylkeskommunalt kjøp av ferjetjenester |
| Jernbanetransport | Fritak elavgift Fritakgrunnavgift fyringsolje CO ₂ -avgift NO _x -avgift | 0-sats kjørevegsavgift persontransport Avgift for bruk av Gardermobanen Kjørevegsavgift for godstransport over 25 tonn aksellast | Redusert moms kollektivtransport | Kjøp av persontransporttjenester med tog |
| Innenriks sjøfart | CO ₂ -avgift Svovelavgift | | Høy avskrivnings-sats innenriks skipsfart | Fylkeskommunal kjøp av lokale båt-ruter |
| Både innenriks og utenriks | Redusert NO _x -avgift ved bidrag til fond | <i>Gebyrene til Kystverket Havneavgifter</i> | Redusert moms kollektivtransport | Statlig kjøp av transporttjenester kyst-ruten Bergen – |
| Utenriks sjøfart | <i>Fritak grunnavgift mineralolje</i> Fritak CO ₂ -avgift Fritak svovelavgift Fritak NO _x -avgift | <i>Gebyrene til Sjøfartsdirektoratet (NOR og NIS)</i> | Redusert arbeidsgiveravgift Hurtigruten fylkesbåtene mv. Nettolønnsordningen <i>Særskilte skatteregler rederiene Særfradrag sjømenn Refusjonsordning lønnsutgifter</i> | Kirkenes |
| | | | Avgiftsfritt salg av alkohol og tobakk | |
| Innenriks luftfart | CO ₂ -avgift NO _x -avgift | | Redusert moms kollektivtransport | Statlig kjøp av flyrutetjenester |
| Både innenriks og utenriks | <i>Fritak grunnavgift mineralolje</i> | <i>Lufthavnavgifter Underveisavgift</i> | | Statlig kjøp av luft-havntjenester ikke-statlige lufthavner |
| Utenriks luftfart | Fritak CO ₂ -avgift Fritak NO _x -avgift | | Avgiftsfritt salg av alkohol og tobakk | |

transport. Når man ser på de samlede rammebetingelsene vil deler av sjøtransporten komme relativt gunstig ut sammenliknet med vegtransport. Dette gjelder i første rekke utenriks sjøtransport. Sjøtransport som går mellom norske havner kommer dårligere ut, da disse har høy brukerbetaling for infrastruktur og tjenester og betaler miljøavgifter, samtidig som de i mindre grad kan dra nytte av skattefordelene. Bl.a. hensynet til internasjonal konkurranse og ønsket om å stimulere til økt godstransport på sjø er viktige politiske begrunnelser for gunstige rammebetingelser for sjøtransporten sett under ett. Med de endringene av Kystverkets gebyrer som er foreslått i denne meldingen, vil gebyrbelastningen for sjøtransport bli redusert.

- Jernbanen har miljøfortrinn og er effektiv ved transport av mange mennesker. Jernbanen er også effektiv og har gode miljøegenskaper ved store, faste godstransporter over lange avstander. Derfor betaler jernbanetransporten i liten grad for bruken av kjøreveien (0-sats med unntak av Gardermobanen og Ofofbanen) og er fritatt for elavgift. Staten kjøper dessuten persontransporttjenester fra togoperatørene.

7.5 Samfunnssikkerhet og beredskap i transportsektoren

7.5.1 utfordringer og målsettinger

Samferdselssektoren står overfor et bredere og mer sammensatt risiko-, trussel- og sårbarhetsbilde enn tidligere. Soria Moria-erklæringen pekte på at dagens sikkerhetsutfordringer i mindre grad er knyttet til militære trusler, men til klimaendringer, storulykker og terrortrusler. Også energisikkerhet og IKT-sikkerhet er satt på dagsorden. Samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeidet må i økende grad tilpasses disse nye utfordringene.

Regjeringen har som overordnet mål for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap innen transportsektoren at politikken skal forebygge uønskede hendelser og minske følgene av disse hvis de skulle oppstå. Arbeidet skal bidra til å sikre hovedmålene om økt transportsikkerhet og pålitelig framkommelighet. Regjeringen vil legge til rette for en beredskap som sikrer at man ved en krise får kortest mulig bortfall av viktige transportfunksjoner som bl.a. trafikkstyrings- og kontrollsystemer, terminaler, havner og veg- og banestrekninger.

Samferdselsdepartementet legger våren 2009 fram en helhetlig strategi for samfunnssikkerhet og beredskap innen departementets ansvarsområde. Strategien redegjør for ansvar, roller, oppgaver og særskilte fokusområder framover. I 2007 avsluttet Samferdselsdepartementet en analyse av sårbarhet og risiko innen samferdsel, i samarbeid med etater og tilknyttede virksomheter. Formålet med prosjektet var å kartlegge kritisk infrastruktur i sektoren. Departementet har fulgt opp prosjektet med et eget prosjekt om krisescenarier i samferdselssektoren, også dette i samarbeid med departementets etater og virksomheter. Andre departementer og etater, herunder Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket, er knyttet til prosjektet gjennom deltakelse i en ressursgruppe. Fiskeri- og kystdepartementet vil følge opp arbeidet med vurdering i forhold til kystrelatert infrastruktur og tjenester. Prosjektet ferdigstilles i 2009.

Samferdselsdepartementet tar sikte på å revidere strategien og gjennomføre flere prosjekter innen samfunnssikkerhet og beredskap i planperioden. Det er behov for mer kunnskap om trusler, farer og sårbarhet, og om hvordan risiko kan reduseres og krisehåndtering styrkes.

Departementet mener de generelle utfordringene innen beredskapsarbeidet er å få tilstrekkelig kunnskap om:

- Hvilke kriser som kan inntreffe, for bedre å kunne utvikle gode beredskapsplaner og tiltak.
- Hva som er kritisk infrastruktur og hvilke samfunnsmessige konsekvenser bortfall eller redusert kapasitet vil medføre.
- Knutepunkt hvor flere samferdselsgrener og samfunnssektorer møtes for å bidra til en koordinert beredskapsplanlegging og sikre alternative framføringsveger (redundans).
- Hvilke støttesystemer samferdselssektoren er avhengig av for å opprettholde transport- og kommunikasjonssystemene.

Klimaendringene kan gi betydelig økte kostnader til drift og vedlikehold allerede i kommende tiårsperiode. Veg og jernbane vil merke klimaendringene i form av flere ras, vindfall, flom, intense snøfall og økt nedbrytning av konstruksjoner og anlegg. Maritime konstruksjoner er utsatt for store påkjenninger som følge av sterkere vinder, høyere havnivå og større risiko for stormflo. Tilsvarende utfordringer er også relevante for luftfarten. Det er derfor nødvendig å gjøre infrastrukturen mer robust for klimaendringer samt å styrke beredskapen mot uønskede hendelser.

Etatene har begynt på et arbeid med å oppgradere regler for prosjektering, bygging og vedlikehold for å håndtere virkningene av klimaendringene på en forsvarlig måte. I Statens vegvesen pågår et større fireårig forsknings- og utviklingsprogram om klima og transport hvor også Jernbaneverket deltar. Hensikten med programmet er å forbedre rutiner og regelverk for prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av veger og jernbaner som følge av endrede klimaforhold. Det vil bli foreslått tiltak for klimatilpassing, og en del tiltak vil bli demonstrert gjennom pilotprosjekter før en eventuell implementering i større omfang.

Regjeringen vil i planperioden arbeide videre med en helhetlig tilnærming til samfunnssikkerhet og beredskap transportformene i mellom. Gjennom systematisk arbeid skal transportsystemet gradvis gjøres mer sikkert og robust med hensyn til avhengigheten av andre systemer, egen reservekapasitet og alternative framføringsveger.

7.5.2 Styrking av det strategiske arbeidet

I det strategiske arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i transportsektoren er det grunnleggende både å forebygge kriser og å styrke evnen til å håndtere kritiske situasjoner. Også restituering etter kriser står sentralt.

Regjeringen ønsker helhetlig og samordnet krisehåndtering på sentralt, regionalt og lokalt nivå, og vil arbeide for å finne gode arenaer for samarbeid og erfaringsutveksling i transportsektoren og mellom transportsektoren og andre myndighetsområder. Samferdselsdepartementet etablerte i 2005 en transportberedskapsstruktur, tilpasset dagens ansvarslinjer, trusselbilde og beredskapsutfordringer. I den forbindelse ble det også opprettet et rådgivende forum for sivil transportberedskap hvor representanter fra næringen, transportetatene og tilknyttede virksomheter deltar.

Det må innen alle nivåer i sektoren finnes beredskaps- og kriseplaner og gjennomføres øvelser og risiko- og sårbarhetsanalyser. Det arbeides allerede med dette i både departement, transportetater og virksomheter. I årene framover skal planverk, øvelser og analyser i enda større grad integreres og bli en naturlig del av sektorens daglige arbeid med sikkerhet, framkommelighet og pålitelighet.

Avdekking av sårbare strekninger, knutepunkt og objekter er sentralt for å kunne forebygge uønskede hendelser og redusere de samfunnsmessige konsekvensene om noe skulle skje. Mangel på alternative ruter f.eks. ved fjordkryssinger og

fjelloverganger kan gjøre landtransportssystemet i nordlige deler av landet sårbart, mens deler av hovedvegnettet og jernbanestrekninger i Midt-Norge går gjennom områder utsatt for utglidning, ras og ustabile leire- og jordmasser. Omfanget av gods- og persontransport er en utfordring i Østlandsområdet, både innen luftfart, veg- og jernbane og for havner og sjøtransport. Kunnskap og bevissthet rundt slik sårbarhet vil bidra til å styrke evnen til å opprettholde framkommelighet og et sikkert og pålitelig transportsystem.

Fylkeskommunen

På fylkesnivå samordner fylkesmannen samfunnssikkerhet og beredskap. Staten har et betydelig ansvar for utvikling, drift og vedlikehold av nasjonal infrastruktur innenfor veg, jernbane, sjøtransport og luftfart. Ulike statlige etater er derfor viktige aktører i arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap. I tillegg til staten har fylkeskommunen et betydelig ansvar for utvikling av samferdsel i fylket. Det gjelder vegnett, kollektivtrafikk og sjøtransport, og omfatter både person- og godstransport. Regjeringen mener derfor fylkeskommunen også er en viktig aktør i arbeidet med å gjøre transporttjenestene sikre og robuste regionalt og lokalt. Det gjelder også overfor virkninger av klimaendringene.

Samferdselsdepartementet vil medvirke til at fylkeskommunen:

- Har oversikt over flaskehalsen i eget vegnett og vurderer sikkerhet ved utbygging av kollektivterminaler mv. basert på for eksempel risiko- og sårbarhetsanalyser.
- Har beredskapsplaner og -rutiner for håndtering av eventuelt sammenbrudd i kollektivtrafikken og i fylkeskommunale vegforbindelser.
- Opprettholder en tilpasset transportberedskapsstruktur, jf. forskrift av 14. juni 2005 nr. 548 om sivil transportberedskap.

7.5.3 Satsingsområder i perioden

Sikring av trafikkstyrings- og kontrollsystemer

Regjeringen vil i perioden legge opp til en målrettet innsats for sikring av, og beredskap ved, samfunnskritiske trafikkstyrings- og kontrollsystemer for å sikre et pålitelig transportsystem. Dette gjelder spesielt sjøfart, luftfart og jernbane, hvor selve trafikkutøvelsen er tett knyttet til trafikkstyrings- og kontrollsystemene. Jernbanens transportevne er i stor grad avhengig av styringsfunksjonen på trafikkstyringssentralen. Ved et sammenbrudd vil

for eksempel ikke vegnettet, spesielt i Oslo-regionen, ha kapasitet til overta persontrafikken. Trafikken mellom lufthavnene i Nord-Norge og i forbindelse med olje- og gassvirksomheten i Nordsjøen, er tilsvarende avhengig av pålitelige og sikrede kontrollsentraler. I Nord-Norge er lufttrafikken en viktig del av persontransporten.

Regjeringen har for planperioden en ambisjon om at samfunnskritiske nasjonale trafikkstyrings- og kontrollsystemer skal være robuste utover det som er kommersielt interessant. Flere av komponentene som utgjør trafikkstyrings- og kontrollsystemene innen transport vil være vanskelig å dublere eller på annen måte erstatte på kort varsel om en hendelse skulle inntreffe. Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet vil arbeide for mer sikre og robuste trafikkstyrings- og kontrollsystemer, bl.a. med hensyn til reservekapasitet og alternative framføringsveger (redundans).

For samfunnskritiske trafikkstyrings- og kontrollsystemer skal det som et minimum finnes øvede beredskapsplaner og planer for etablering av eventuelle reserveløsninger slik at man kan håndtere uønskede hendelser, også lavfrekvente kriser. Den enkelte infrastruktureier/-forvalter er selv ansvarlig for å sikre egen infrastruktur. For å oppnå tilfredsstillende beskyttelse bør eier eller forvalter selv definere akseptabelt sikkerhetsnivå, etablere sikringstiltak og beredskapsplaner, og gjennomføre regelmessige krisehåndteringsøvelser.

Terminaler og knutepunkter

Regjeringen vil i perioden se nærmere på sikring og beredskap ved store terminaler både for persontransport og godshåndtering, dette gjelder spesielt der hvor flere transportformer møtes. Selv om en rekke av disse terminalene ikke kan regnes som samfunnskritiske, vil de ved fravær utgjøre en relativt stor trussel mot framkommeligheten i transportsystemet, og påføre andre transportformer kapasitetsmessige belastninger de trolig ikke kan håndtere. Terminaler med store ansamlinger av passasjerer, spesielt innen luftfart og bane, skal vies særskilt oppmerksomhet. Slik vil man forebygge tap av liv og alvorlig skade, og store ulemper for framkommeligheten.

Ved større multimodale godsomlastingsterminaler og større terminaler med ansamling av store menneskemengder skal det finnes beredskapsplaner, planer for evakuering og eventuelt reserveløsninger. Disse skal kunne tas i bruk ved uønske-

de hendelser, også lavfrekvente kriser. Den enkelte terminaleier/-forvalter er selv ansvarlig for sikkerheten ved egen terminal, eventuelt i samarbeid med politiet. For å oppnå tilfredsstillende beskyttelse bør eier eller forvalter i samarbeid med øvrige brukere selv definere akseptabelt sikkerhetsnivå, etablere tiltak og beredskapsplaner, og gjennomføre regelmessige krisehåndteringsøvelser.

Sikring og terrorberedskap for skip og havner

Internasjonale hendelser og samfunnsutviklingen generelt har satt fokus på sikkerhet (i betydningen «security») for skip og i havner. Skip og havner vil kunne være sårbare for ytre trusler, og vil indirekte kunne påføre hverandre en trussel. Havner har viktige samfunnsfunksjoner som knutepunkt mellom transportformer, og som terminaler for passasjerbefordring i nasjonal og internasjonal trafikk.

Regjeringen tar del i arbeidet som foregår internasjonalt med terrorberedskap og sikring av skip og havner. Norge har gjennom forpliktelser i EØS-avtalen innført EUs regelverk (som igjen er basert på FNs sjøfartsorganisasjon IMOs regelverk) om tiltak for økt terrorberedskap på skip og i havneterminaler, og om bedre sikring av havner og havneterminaler. For Svalbard gjelder en egen forskrift om havnesikkerhet og terrorberedskap. Regjeringen har igangsatt et arbeid for å følge opp gjenstående oppgaver ved den nasjonale gjennomføringen av det internasjonale regelverket.

Etter norsk initiativ er det etablert en dialog om havnesikkerhet på direktoratsnivå mellom de nordiske land, inkludert Island og Færøyene. Regjeringen følger opp dette initiativet med en nasjonal evaluering som skal sammenlikne tiltakene som er iverksatt som følge av internasjonale regelverk om terrorsikring med tiltak i andre relevante EU-land og øvrige stater.

Samordning med andre myndigheter og virksomheter

Samfunnskritisk infrastruktur innen transportsektoren er som regel lokalisert sammen med annen infrastruktur, og vil ofte være avhengig av annen kritisk infrastruktur som for eksempel elektronisk kommunikasjon og elektrisk kraft, for å fungere. Samfunnskritisk infrastruktur innen transport utgjør i tillegg støttesystemer for infrastruktur og samfunnsfunksjoner innen andre myndighetsområder.

Transportsektoren er generelt avhengig av stabile og pålitelige kraftleveranser for å opprettholde drift. Dette gjelder spesielt for jernbane, hvor selve framføringen baserer seg på elektrisk kraft.

Jernbanenettet har behov for høyspent kraft for framføring av elektriske tog og lavspent kraft for drift av signal-/sikringsanlegg. Ved bortfall av elektrisk kraft for drift av tog vil alle elektrisk drevne tog stoppe. Det finnes per i dag ikke redundante systemer som kan overta denne leveransen. Sannsynligheten for et totalt utfall av hele nettet vurderes imidlertid å være meget liten. Ved delvis bortfall er det lagt til rette for å kunne opprettholde en redusert togproduksjon.

Kontrollsentralene innen luftfarten er tilsvarende avhengig av stabil strømforsyning for å kunne ivareta oppgaver som overvåking og tilrettelegging av trafikk. Kontrollsentralene har alternativer ved strømbrudd i form av dieselaggregat samt gjennom bruk av batterier (UPS). Kontrollsentralene vil derfor være i stand til å fungere i en viss periode til tross for strømbrudd.

Vegmyndighetene er avhengig av elektrisk kraft for å opprettholde framkommeligheten innen veg- og ferjedrift, i tunneler og på bruer. Dette skyldes bl.a. at vegbelysning, signalanlegg, bomanlegg, vippebruer, seilings- og evakueringslys, ventilasjonsvifter, pumper mv. er sentrale deler av vegsystemet, og er viktige både for å sikre framkommeligheten over hele landet og ivareta trafikksikkerheten.

Regjeringen vil understreke betydningen av samvirke og samordning mellom ulike myndighe-

ter og aktører for å sikre best mulig løsninger med tanke på å styrke den totale nasjonale samfunnssikkerheten. Det er etablert flere arenaer for samarbeid på både departements- og etatsnivå, herunder Departementenes samordningsråd for samfunnssikkerhet, ledet av Justis- og politidepartementet, og Sentralt totalforsvarsforum.

Tverrsektorielle beredskapsplaner og alternative framføringsveger

For å sikre tilfredsstillende trafikkavvikling ved kriser, vil regjeringen i planperioden medvirke til at det etableres tverrsektorielle kriseplaner og tiltak på tvers av transportformene, og vil vurdere felles beredskapsplaner for best mulig opprettholdelse av trafikkavvikling ved sårbare trafikknutepunkt og strekninger. Det finnes flere knutepunkt for person- og godstransport, spesielt i Oslo-regionen, med betydning for regionens arbeidsreiser og den nasjonale godshåndtering. Fravær av viktige multimodale godsterminaler samt jernbane- og luftfartsterminaler med stor gjennomstrømning av passasjerer vil for eksempel kunne påvirke næringslivet. Eksempel på dette kan være at gods-transport blir forsinket eller uteblir i en kortere periode, eller at ansatte ikke kommer på jobb.

Regjeringen legger til grunn at etatene sammen med brukerne utvikler beredskapsplaner og -rutiner for håndtering av sammenbrudd i transportnett, slik at gods- og persontransport kan kanaliseres raskt til erstatningsveger, alternative terminaler, eventuelt andre transportformer.

8 Regional utvikling

8.1 En aktiv distrikts- og regionalpolitikk

Regjeringen vil legge til rette for likeverdige levekår i hele landet og arbeide for å opprettholde hovedtrekkene i bosetningsmønsteret. Regjeringen legger opp til en særlig satsing i distrikter med stor avstand til større markeder, nedgang i folketall eller omstruktureringer i nærings- og arbeidslivet. Samtidig skal aktuelle distrikts- og regionalpolitiske tiltak medvirke til en balansert utvikling mellom by og land. Regjeringen mener en kraftig økt satsing på investering og vedlikehold i infrastruktur er viktig for å utnytte mulighetene for økt verdiskaping som finnes over hele landet, og for å gjøre det enda mer attraktivt å bo og jobbe i distriktene. En slik satsing kan også gi et bidrag til å redusere sentraliseringspresset ved at næringslivets kostnader reduseres, og ved at mer attraktive bo- og arbeidmarksregioner utvikles utenfor de største byområdene. Bypolitikken er nærmere omtalt i kapittel 9.

Transport er en viktig forutsetning for bosetting, næringsutvikling og ressursutnyttelse. Regjeringen vil føre en transportpolitikk der de ulike delene av transportsektoren ses i sammenheng, og der en legger vekt på en mer differensiert virkemiddelbruk mellom by og land. I byene og pendlingsomlandet rundt skal det satses sterkere på gode kollektivløsninger og jernbane, mens bedre veger og rassikring er et viktig satsingsområde i distriktene. Grunnet spredt bosetting og vanskelig topografi er Norge særskilt avhengig av innenlands luftfart.

Viktige tiltak i denne meldingen er:

- Å binde landet og regioner bedre sammen gjennom bedret vedlikehold og økte investeringer på vegnettet.
- Målrettet utbedring av kritiske flaskehals for næringslivets transport.
- Styrket vinterdrift – eksempel: alltid vinteråpen veg mellom øst og vest.
- Økt satsing på rassikring.
- Opprettholde et godt regionalt flyrutetilbud.
- Sikre gode kollektivløsninger over hele landet gjennom kjøp av tjenester og god samordning.

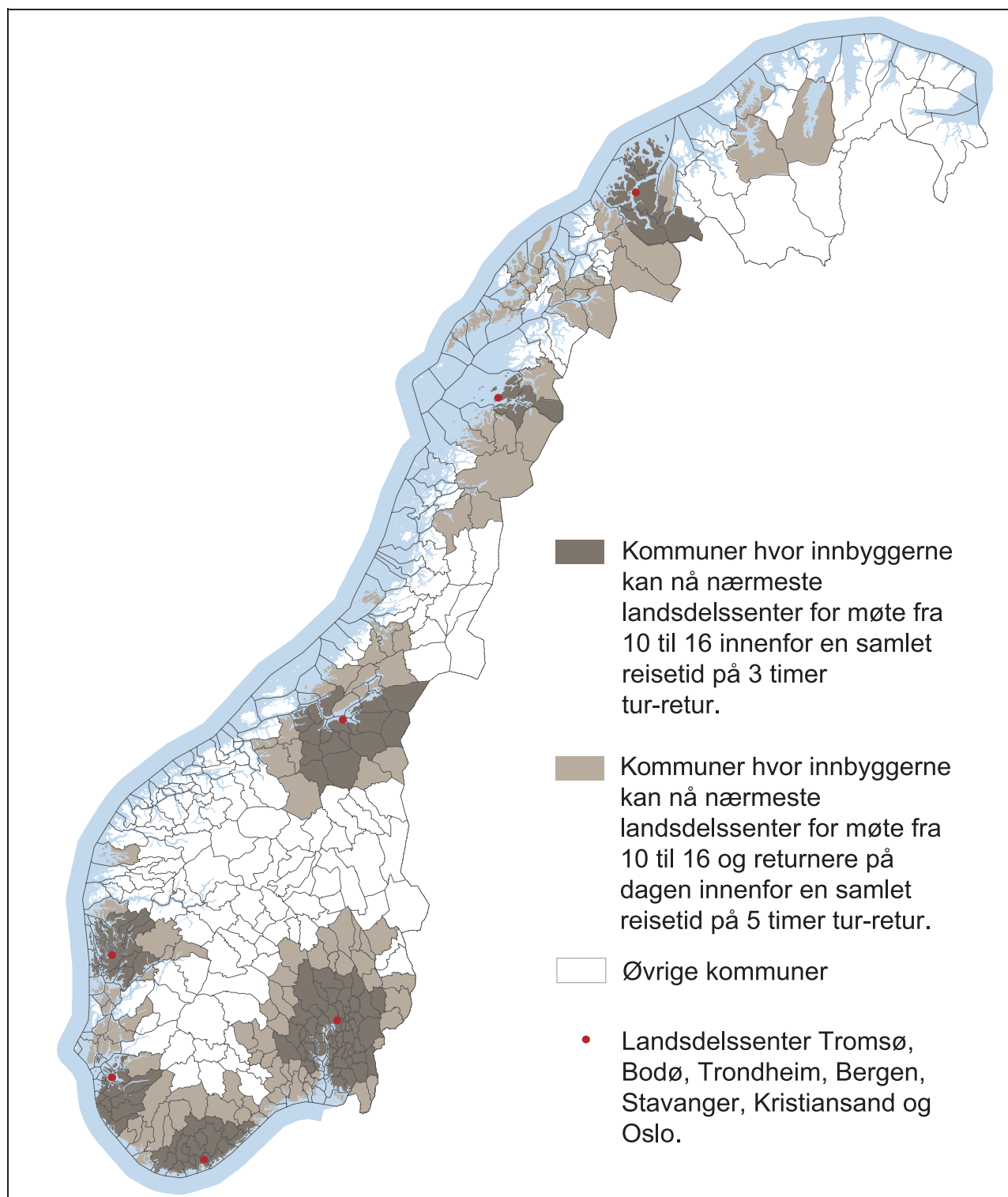
- Bygge ut fiskerihavner og infrastruktur for maritim transport for å legge til rette for næringsutvikling og bosetting langs kysten.

På grunn av en vedvarende sentralisering og vekst i befolkningen har særlig større byområder opplevd stor befolkningsvekst. Men også mange mindre sentrale områder har opplevd vekst i folketallet. I 2008 var det befolkningsvekst i alle landets fylker. Hovedkontor og landsdekkende tjenestetilbydere er i stor grad lokalisert i de store byene, mens vareproduserende næringsliv er lokalisert i hele landet med hovedtyngden langs kysten. Denne produksjonen genererer transport, og kravene til levering til et marked nasjonalt eller internasjonalt setter stadig høyere krav til kvaliteten og forutsigbarheten.

Sentralisering skaper utfordringer for transporten både i distriktene og i byene fordi miljø- og kapasitetsproblemene i byområdene øker og distriktenes markeder krymper. Uten tilfredsstillende transport- og logistikk løsninger kan produksjonen bli flyttet nærmere markedene. Tilfredsstillende transport- og logistikk løsninger sikrer at produksjon kan utvikles i alle deler landet, noe som igjen får konsekvenser for bosetningsmønsteret. Regjeringen har lagt til rette for økt vekst i distriktene gjennom å bedre infrastrukturen, primært veg. I tillegg har staten kjøpt transporttjenester i økende grad, både gjennom flyruter, jernbaneruter og drift av ferjer. Regjeringen vil fortsatt legge til rette for økt vekst i distriktene gjennom å sørge for et effektivt og forutsigbart transportnett.

Det er imidlertid viktig å se satsingen på transportområdet i sammenheng med politikk på andre områder.

Regjeringen vil videreføre en offensiv distrikts- og regionalpolitikk i åra framover. Regjeringens politikk for å redusere avstandsulemper og å sikre et likeverdig samferdselstilbud i alle deler av landet, tilpasset behov og utfordringer, er et viktig bidrag til regional utvikling. Regjeringen har allerede styrket satsingen på transport betydelig i inneværende stortingsperiode for å nå disse målene. Gjennom denne meldingen forsterkes innsatsen videre.



Figur 8.1 Reisetid til landsdelssenter

8.2 Levedyktige lokalsamfunn og konkurransedyktige regioner

Et godt utbygd transporttilbud og effektiv infrastruktur er en forutsetning for regional utvikling. For å få full effekt må transportpolitiske tiltak spil-

le på lag med tiltak innenfor andre politikkområder. Investeringer i infrastruktur og gode transportsystemer kan bidra til å utløse økonomisk vekst og til opprettholdelse eller vekst i folketallet. Potensialet for dette avhenger også av lokale forhold og av innsats på andre politikkområder.

Boks 8.1

Trekantsambandet mellom kommunene Stord, Bømlo og Sveio i Hordaland har ført til at Haugesund, Bømlo og Stord har kommet innenfor hverandres omland, og dermed resultert i større

integrasjon mellom arbeidsmarkedene. Dette avspeiles i pendlingstallene. Tabellen nedenfor viser pendling over Bømlafjorden og Stokksundet før og etter åpningen av Trekantsambandet.

Tabell 8.1 Pendling over Trekantsambandet før (2000) og etter (2003) åpning av de nye vegforbindelsene. Datagrunnlag: Statistisk sentralbyrå, Statistikkbanken

| | 2000 | 2003 |
|--|------|------|
| Fra Haugesund/Sveio til Stord/Bømlo/Fitjar | 196 | 248 |
| Fra Stord/Bømlo/Fitjar til Haugesund/Sveio | 159 | 204 |
| Mellom øyene (begge retninger) | 509 | 551 |

Kilde: TØI rapport 868/2006.

Det har vært en økning på alle relasjonene. Over halvparten av økningen gjelder pendling til/fra Haugesund som ligger nesten én times biltur fra Leirvik sentrum på Stord. En økning på 139 pendlere er et beskjedent tall sammenliknet med egensysselettingen på nesten 6700 perso-

ner i Stord og 4000 personer i Bømlo. Likevel er en pendlingsøkning på 16 pst allerede etter to år, fra åpningen i 2001 til pendlingsregistreringen i 2003, en klar indikasjon på en begynnende integrasjon av arbeidsmarkedene rundt Bømlafjorden.

For å skape regional utvikling må altså samferdsel alltid ses i sammenheng med en bredere virkemiddelbruk.

Forvaltningsreformen vil bidra til å samle flere virkemidler på samme forvaltningsnivå. På transportområdet gir særlig overføringen av eierskapet for det vesentligste av dagens øvrige riksvegnett og øvrige riksvegferjer til fylkeskommunene et godt utgangspunkt. Fylkeskommunene vil gjennom reformen få mulighet til å samordne og gjøre helhetlige prioriteringer mellom vegsektoren og andre sektorer og oppgaver. Dette kan gi positive effekter for regional utvikling, og gir fylkeskommunen større innflytelse over utviklingen i sitt geografiske område. Forvaltningsreformen vil styrke fylkeskommunenes rolle som regional utviklingsaktør. Særlig viktig vil det være å se langsiktig areal- og transportplanlegging i sammenheng, og utvikle gode knutepunkt for overgang mellom ulike transportformer.

For å skape en god utvikling av knutepunkter for transport kreves det samarbeide mellom fylkeskommuner og statlige samferdselsmyndigheter. Dette er også avgjørende for å løse samferdselsutfordringer på tvers av fylkesgrenser, og for å skape gode koblinger mellom stamvegnettet og øvrige riksveger. Regjeringen legger vekt på at dette følges opp både regionalt og sentralt. Regje-

ringen vektlegger også at fylkeskommunene bidrar til å nå de nasjonale transportpolitiske målene, og at de og nasjonale myndigheter har en god dialog om dette.

Regjeringen vil tilpasse virkemiddelbruken til utviklingspotensialet i ulike typer regioner, for mest mulig effektivt å bidra til både levedyktige distrikter og konkurransedyktige regioner.

For å skape vekst og utvikling i lokalsamfunn med lavt folketall, liten bredde i arbeidsplasser, kultur, utdanningstilbud og service, er den viktigste transportpolitiske utfordringen ofte å sikre forutsigbarhet, og trygge og gode forbindelser til større sentra gjennom investeringer i veg og vegkvalitet. Samtidig kan utvikling av bedre kollektivløsninger, som ett av flere virkemidler, spille en viktig rolle i noen områder.

I andre områder handler regional utvikling om innsats for å styrke regionale sentra, og med dette skape grunnlag for utvikling av større og mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. Dette er sentra med allsidig sammensetning av arbeidsplasser og næringsliv, de har et godt tilbud av kultur, utdanning og service, og de er store nok til å generere ny virksomhet og sikre tilgang på kvalifisert arbeidskraft. De transportpolitiske utfordringene for å få til denne type regional utvikling er å sikre god tilgjengelighet til regionsentrene og

større markeder for å dra full nytte av utviklingspotensialet som finnes i regionen. I kollektivsektoren er økt forutsigbarhet, bedre framkommelighet og enklere takstsystemer viktig for å styrke arbeidsreisetrafikken. En godt fungerende kollektivtrafikk er viktig for regionforstørring. Ett virkemiddel for å oppnå et godt kollektivtilbud er å sørge for at dette er så enkelt og oversiktlig som mulig. Såkalte stive ruter (tidstabeller med like avgangstider hver time) og sanntidsinformasjon er eksempler på en slik forenkling. En annen viktig utfordring er å få ned reisetiden i og mellom regionsentrene for dermed å øke dagpendlingsomlandene. Eksempler på denne type områder er Grenland, Agderbyen og Vestfoldbyen.

Regional utvikling handler også om innsats for å sikre god tilgjengelighet mellom landsdelene for å kunne dra nytte av utviklingspotensialet i ulike næringer. Utbygging av nødvendige forbindelser for vareutveksling, persontransporter og reiselig med mer er viktig for å skape større vekst og slagkraft nasjonalt og internasjonalt.

Regjeringen har økt satsingen på rassikring, og varsler i denne meldingen en ytterligere sterk opptrapping. Slike sikringstiltak vil kunne redusere eller fjerne det hinderet for samfunns- og næringsutvikling som periodevis stengte veger og frykten for ras utgjør. Rasutsatte områder er også preget av få alternative omkjøringsmuligheter, slik at samfunnskostnadene ved stengte veger er svært høye. Dette er spesielt viktig for mange distrikter på Vestlandet og i Nord-Norge.

8.3 Transportpolitiske virkemidler for å nå distrikts- og regionalpolitiske mål

Utbygging og vedlikehold av infrastruktur er det viktigste statlige transportpolitiske grepet i regionalpolitikken. Regjeringen vil prioritere utbyggings- og vedlikeholdstiltak på veg, bane, i luftfarten, fiskerihavnene og farleder på en slik måte at distrikts- og regionalpolitiske hensyn ivaretas. Andre transportpolitiske tiltak, særlig knyttet til å tilrettelegge for kollektive transport, vil supplere disse tiltakene.

8.3.1 Vegnettet

Regjeringen vil gjennom økte veginvesteringer legge til rette for en positiv utvikling både i mindre lokalsamfunn og som del av grunnlaget for utvikling av robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner

og regionsentra. Dette er også viktig for å sikre en riktig balanse mellom landsdelene når det gjelder økonomisk vekst og konkurransevilkår.

Næringslivet i Norge har høye transportkostnader. For å sikre fortsatt konkurransedyktig næringsliv i hele landet, vil regjeringen legge til rette for økt framkommelighet og pålitelighet for næringslivets transport. En betydelig del av den vareproduserende og transportkrevende verdiskapingen i Norge skjer i småbyregioner og på mindre steder. For disse områdene er det viktig at det legges til rette for gode rammebetingelser som gir et tilstrekkelig grunnlag for sikker og pålitelig transportframføring. Det vesentligste av transport i Norge går på veg, og om lag 70 pst av godsvolumene i Norge fraktes kortere enn 30 km. Dette betyr at for vesentlige mengder av transportframføringen i Norge eksisterer det ikke realistiske alternativer til veg.

Regjeringen vil bedre framkommeligheten og påliteligheten i vegsystemet i planperioden. Det forutsetter en mer målrettet innsats, blant annet for å redusere reisetiden på de viktigste strekningene for næringstransportene. Forsinkelser som følge av kolonnekjøring eller vinterstengte veger kan få vesentlige konsekvenser for næringslivet. Vinterdriften av veiene skal være et satsingsområde for Statens vegvesen i planperioden. Periodene de viktigste strekningene for næringstransport er stengt skal være så korte som mulig. Dette krever en mer målrettet innsats og legger et stort ansvar hos Statens vegvesen som utformer funksjonskontraktene for vinterdriften, i tillegg til den løpende oppfølgingen av entreprenørene som har ansvaret for å utføre driften. Forbindelsen mellom Øst- og Vestlandet er spesielt viktig, men samtidig også spesielt værutsatt vinterstid som følge av fjellovergangene. Regjeringen vil arbeide for å sikre at det til enhver tid alltid er minst én åpen fjellovergang mellom Øst- og Vestlandet. Se for øvrig kapittel 7.

Som følge av at næringslivet, både nasjonalt og internasjonalt, har effektivisert sitt lagerhold og i økende grad satser på «just-in-time-leveranser», er et pålitelig vegsystem en klar forutsetning for næringsutvikling. Regjeringen vil øke satsingen på vedlikehold av vegnettet. Dette er spesielt viktig for det transportkrevende næringslivet lokalisert langt fra markedene.

Deler av det norske vegnettet er ikke dimensjonert for dagens trafikk. Flere steder er vegen for smal til at to vogntog kan passere hverandre uten å stoppe helt opp. En del tunneler er for lave og har for krapp kurvatur i inn- og utløp i forhold til da-

gens vognvogstørrelse. Regjeringen anser det som viktig å utbedre disse vegene for å øke framkomligheten for blant annet næringslivets transport. Målrettede utbedringer av kritiske flaskehals er derfor et prioritert satsingsområde.

Lokale krav til vegstandard er ofte knyttet til pålitelighet og sikkerhet. I rasutsatte områder, spesielt på Vestlandet og i Nord-Norge, fører risiko for ras til utrygghet. Stengte veger som følge av ras fører også til økt sårbarhet for små lokalsamfunn der reelle transportalternativer kan være få. Rassikring på utsatte veger er derfor et prioritert satsingsområde.

8.3.2 Riksvegferjene

Statens vegvesen kjøper ferjetjenester i riksvegnettet med basis i standard for ferjedrift beskrevet i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015. 98 pst av alle strekningene hadde ved utgangen av 2007 en åpningstid som minst tilsvarte standarden. Tilsvarende hadde 11 pst av strekningene gjensitting og kødannelser utover standarden. Til tross for en økning i trafikkmengden har gjensittingen avtatt.

Næringslivet i områder med lange avstander til markedene har ofte en konkurransemessig ulempe knyttet til høye transportkostnader. Utgiftene til ferjebilletter kan i denne sammenheng utgjøre en viktig kostnadskomponent. For å redusere den økonomiske belastningen for de som bruker ferjer mye, har regjeringen i tråd med Soria Moria-erklæringen økt rabatten på sonekort og verdikort for kjøretøy fra 40 pst til 50 pst.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at det settes av 1 776 mill. kr per år til kjøp av riksvegferjetjenester. Dette er samme nivå som saldert budsjett for 2009. Samferdselsdepartementet mener at denne rammen gir rom for et noe økt ferjetilbud – både på riksvegnettet og på fylkesvegnettet.

Etter forvaltningsreformen vil det bare stå igjen 17 ferjesamband på riksvegnettet. Dette innebærer at de fleste av dagens riksvegferjesamband vil overføres til fylkene ved forvaltningsreformen. Statens økonomiske forpliktelser etter avtalene med rederiene i det enkelte ferjesamband innebærer at om lag 1 364 mill. kr foreslås overført til fylkene, jf. kapittel 6.2. Etter planen vil ramme, fordeling mellom stat og fylker og fordeling mellom fylkene avklares i kommuneproposisjonen for 2010.

Når fylkene overtar ansvaret for ferjesambandene i øvrig riksvegnett, vil fylkenes ansvar for ferjer være tilsvarende ansvaret fylkeskommunene i

dag har for lokal kollektivtrafikk. Dette innebærer at fylkene får økt frihet til å velge frekvens, åpningstider, størrelse på fartøyene, samt behov for reserveferjer og eventuelle takstendringer innen rammene av nasjonalt regelverk og reguleringer.

Handelshøgskolen i Bodø har gjennomført en utredning om trafikantenes verdsetting av ferjetjenestene, herunder hvordan ulike brukergrupper rangerer de ulike elementene i ferjetilbudet. Utredningen viser at næringslivet er mest opptatt av pålitelighet og frekvens i ferjetilbudet, mens privatpersoner er mest opptatt av pålitelighet og punktlighet. De elementene i ferjetilbudet trafikantene synes å være mest fornøyd med er punktlighet og pålitelighet. Det er et mål at resultatene av prosjektet kan inngå i informasjonsgrunnlaget når fylkene i framtiden fastsetter standard på ferjetilbudet.

Regjeringen har vært opptatt av å bedre ferjetilbudet i perioden, og er opptatt av at tilbudet skal styrkes videre. Samferdselsdepartementet legger til rette for at både frekvens og åpningstid kan økes for de fleste samband i planperioden. Det er foreslått et mål om at minst 98 pst av trafikantene skal få plass på planlagt avgang. I dag er dette kravet 97 pst, bortsett fra for stamveg over 1 500 personbilenheter per døgn der kravet er 98 pst. Ventetiden til neste avgang er ofte uforholdsmessig lang i lavfrekvente samband, og derfor vil større sikkerhet for å komme med ønsket avgang gi stor gevinst for trafikantene.

Den viktigste endringen på de gjenstående riksvegsambandene er flere turer per døgn og utvidede åpningstider på lavtrafikkerte samband. Statens vegvesen anbefaler at samband på stamvegnettet med over 2 500 personbilenheter per døgn får 38 avganger per døgn, mens samband med mindre trafikk får 36 avganger. Det kan gjøres egne vurderinger for samband med store sesongsvingninger, for lange samband eller hvis andre særlige grunner tilsier det. Dagens standard skiller mellom samband med over og under 1 500 personbilenheter per døgn, der målene er henholdsvis 35 og 30 avganger.

Samferdselsdepartementet legger opp til en gradvis innfasing av det nye tilbudet i takt med nye utlysninger av anbud i disse sambandene. De foreslåtte langsiktige standardmålene er beskrevet i kapittel 6.3.2.8.

8.3.3 Reiseliv

Reiseliv er et viktig nasjonalt satsingsområde for regjeringen. Reiseliv har et betydelig vekstpoten-

sial og kan skape aktivitet i alle deler av landet. Regjeringen har siden 2005 doblet bevilgningene til markedsføring av Norge som reisemål.

Reiseliv har blitt en vekstnæring med sterk konkurranse mellom landene. Norge scorer høyt på vakker natur, miljø og utvikling av reiselivet innenfor en bærekraftig ramme, men får svakere karakterer når det gjelder veg- og jernbaneinfrastruktur. Naturopplevelser og severdigheter ligger ofte i distrikts-Norge, og økt tilstrømming av turister vil kunne skape vekst i lokale næringer. Dette forutsetter imidlertid et godt utbygget transporttilbud som gjør det enklest mulig for turister å ta seg fram.

Det er en særskilt utfordring at det oppleves som tungvint og tidkrevende å få varierte opplevelser i Norge i løpet av et kort ferieopphold. Dette er noe regjeringen ser viktigheten av å bedre, og i regjeringens arbeid med å utvikle et mer helhetlig og samordnet reiselivsprodukt som gir verdifulle opplevelser i alle ledd, er transportinfrastrukturen av meget stor betydning for å lykkes.

Det har vært en sterk vekst i ferie- og fritidsreisene de senere årene. Nærmere 60 pst av alle reiser over 100 km er ferie- og fritidsreiser. Anslagsvis 70 pst av disse reisene innenlands foregår med personbil, mens 13 pst foregår med fly. Det er grunn til å tro at veksten i ferie- og fritidsreisene vil flate noe ut, men det vil fortsatt være stor trafikk knyttet til ferie- og fritidsreiser. Dette skyldes bl.a. sterk utbygging av fritidsboliger på fjellet og ved sjøen, samt bedre og billigere forbindelser til utlandet.

Det er viktig å styrke spillet mellom selve reiselivsproduktene, standarden på transportinfrastrukturen og de enkelte transportgrenene. Enkelte transporttilbud kan være en attraksjon i seg selv eller i nært samspill med lokale reiselivsprodukt. Hurtigruten er et godt eksempel på dette, jf. nærmere omtale i kapittel 8.3.8.

Det ligger et betydelig næringspotensial i reiselivet. Næringsaktørene og lokale og sentrale myndigheter må samvirke slik at dette potensialet faktisk blir utløst. Dette er ikke bare viktig av hensyn til de arbeidsplassene reiselivsnæringen direkte vil skape. Deler av landet er preget av spredt befolkning og store avstander. Her er det en utfordring å tilby et godt transporttilbud. Flyselskapene vegrer seg for å etablere nye ruter og Hurtigruten og flere andre kollektivtilbud sliter, med for lavt belegg utenom høysesongen. Økt turisme vil derfor også være gunstig for annet næringsliv og folk flest gjennom å gi grunnlag for et bedre kollektivt rutetilbud og flere flyruter med høyere frekvens.

Samferdselsdepartementet har gitt Avinor mulighet til å gi større rabatter for nyetablering av ruter til utlandet og til å bidra i såkalte ruteutviklingsfond. Ruten mellom London og Tromsø er et vellykket eksempel på hva som kan oppnås. Slike løsninger er med på å gi økt volum og mer forutsigbare inntekter for både små og store aktører i reiselivsnæringen.

Samferdselsdepartementet er opptatt av at man i større grad skal ta hensyn til turistnæringens behov i utviklingen av ferjetilbudet. Departementet har derfor engasjert seg i utviklingen av turistferjetilbudene Bothamn-Brensholmen, Gryllefjord-Andenes og Svolvær-Skutvik. I disse sambandene har staten tatt ansvaret for ferjekaier og for at det skal være tilgjengelig ferjemateriell. Gjennom fri takstfastsettelse og eventuelle lokale bidrag sikres selve driften av sommertilbudet. I tråd med Stortingets forutsetninger arbeides det med en avtale med Troms og Nordland fylkeskommuner for de såkalte Senjafergene som sikrer forutsigbar drift til og med 2011. Avtaleperiodens lengde er valgt med utgangspunkt i forutsetning om oppstart som anbudssamband i 2012. Det er forventet at en slik forutsigbarhet vil styrke grunnlaget for satsing på turistnæringen i området, noe som i sin tur vil styrke inntektsgrunnlaget for ferjene.

Det er viktig med en bedre tilrettelegging for utenlandske turoperatører. Samferdselsdepartementet er derfor opptatt av at det både for ferjene i riksvegsambandene og de sambandene som nå overtas av fylkeskommunene så langt det er mulig gjøres nødvendige avklaringer av sommerruter, slik at utenlandske turoperatører ikke avvises. Det vil også vurderes å gjøre endringer i systemet med forhåndsbestilling i flere samband slik at særlig turbussnæringen tilgodeses.

Bergensbanen profileres som en opplevelse for turister. I tillegg har Flåmsbana blitt et viktig reiselivsprodukt for Vestlandet. Siden 1998 har Flåmsbana hatt et mer rendyrket reiselivstilbud. Et tilsvarende konsept er utviklet for Raumabanen, med et rutetilbud som skal øke opplevelsen for turister på Raumabanen. Regjeringen bidrar med statlig kjøp av persontransporttjenester fordi Raumabanen også har en klar transportfunksjon som matestrekning til og fra Dovrebanen. Det har vært viktig å sikre at transportfunksjonen blir ivaretatt på en god måte samtidig som det nye tilbudet er et viktig bidrag for utvikling av den lokale og regionale reiselivsnæringen.

Helhetlige reiselivsprodukt er et viktig fortrinn i den globale konkurransen om ferie- og fritidsreisende. Den internasjonale og nasjonale



Figur 8.2 Stegastein, Aurlandsfjellet Fv 243

Foto: Jarle Wæhler

konkurransen om turistene øker. For å lykkes med å utvikle helhetlige reiselivsprodukter er det avgjørende med et godt samarbeid, både mellom det private næringslivet og offentlige myndigheter, og mellom ulike offentlige myndigheter. Transportinfrastrukturen er særlig viktig i forbindelse med helhetlige reiselivsprodukter. Det er derfor nødvendig med grundige vurderinger av hvilke effekter ulike transportpolitiske tiltak har også på reiselivsnæringen i Norge.

8.3.4 Nasjonale turistveger

Statens vegvesen har ansvaret for at 18 unike kjøreruter gjennom det ypperste av norsk natur utvikles til turistattraksjonen Nasjonale turistveger. Det gode samspillet mellom vegen og det unike landskapet er fundamentet for satsingen. Den opplevelserike og varierte kjøreopplevelsen sammen med nyskapende arkitektur på utsiktspunkter og rasteplasser skal styrke Norge som feriemål. Flere av byggene har allerede oppnådd internasjonal arkitektfaglig anerkjennelse og skapt stor interesse som turistattraksjon for vegfarende

turister. Målet er å styrke næringsliv og bosetting, særlig i distriktene.

De nasjonale turistvegene har fått mye positiv omtale fra flere hold. Det er lagt stor vekt på høy kvalitet både på rasteplasser og utsiktspunkt. Det vil bli lagt vekt på å holde både vegene og infrastrukturen i tilknytning til disse godt ved like.

Per 2009 har seks strekninger fått status som Nasjonale turistveger:

- Sognefjellet – «over Norges tak» (rv 55)
- Gamle Strynefjellsvegen – «langs steinmurer og stabbesteiner» (rv 258)
- Helgelandskysten nord – «fra brefall til de ytterste øyer» (del av rv 17)
- Hardanger – «fjell, fjord, foss og fonn» (del av rv 7 og rv 550)
- Lofoten – «langs tindeveggen i storhavet» (del av E10)
- Rondane – «langs blå fjell» (del av rv 27)

De øvrige strekningene er Valdresflya, Jæren, Ryfylke, Aurlandsfjellet, Gaularfjellet, Geiranger-Trollstigen, Atlanterhavsvegen, Helgelandskysten sør, Andøya, Senja, Havøysund og Varanger. I sat-

singen inngår oppgradering av reiselivsikonene Trollstigen, Gjende og Vøringsfossen sammen med sju særskilte attraksjoner som Gudbrandsjuvet (Geiranger-Trollstigen), Almannajuvet (Ryfylke) og Steilneset (Varanger).

I tråd med regjeringens reiselivsstrategi «Verdifulle opplevelser» legges arbeidet opp slik at de 18 strekningene kan markedsføres som et samlet reiselivsprodukt allerede fra 2012. Innen 2016 skal Nasjonale turistveger være en fullt utviklet turistattraksjon. Det forutsettes økonomisk innsats fra andre statlige organer, fylkeskommuner, kommuner, reiselivet og private aktører for å skape et helhetlig turistprodukt der det også inngår service, opplevelser og attraksjoner.

8.3.5 Jernbanen

Et effektivt transporttilbud med jernbanen bidrar til å utvide bo- og arbeidsmarkedsregionene. På den måten bidrar jernbanen til å gi både arbeidstakere og næringsliv større fleksibilitet, og bedre mulighet til å velge bosted/lokalisering. Reduserte reisetider og økt frekvens gir næringslivet utvidet tilgang på arbeidskraft, øker valgmulighetene for arbeidstakere og reduserer sårbarheten for lokale strukturendringer. Toget spiller en meget viktig rolle der jernbanen framstår som konkurransedyktig i forhold til øvrige transportformer. Muligheten for å utvide arbeidsregionenes størrelse rundt de største byene både i og utover planperioden er avhengig av bedret punktlighet og regularitet i togtrafikken, økt frekvens, samt ved reduksjon av reisetid som resultat av økt toghastighet. Den sterke satsingen på jernbanen de siste årene og den ytterligere styrkingen i planperioden vil utvide pendlingsområdene knyttet til jernbanen, og dermed legge til rette for et redusert flyttepress inn mot de største byene.

Staten ved Samferdselsdepartementet kjøper bedriftsøkonomisk ulønnsom persontransport med tog fra NSB AS, fra NSB Gjøvikbanen AS på Gjøvikbanen og fra SJ AB på Ofofbanen. Sistnevnte togtilbud er en integrert del av togtilbudet Narvik-Luleå-Stockholm/Gøteborg og kjøpes i samarbeid med det svenske kjøpsorganet Rikstrafikken. Regjeringen er opptatt av gode togforbindelser mellom Norge og Sverige og har derfor i tillegg til samarbeidet om kjøpet på Ofofbanen inngått overenskomster med den svenske kjøpsmyndigheten Rikstrafikken om Grensetrafikken (Oslo-Stockholm) og Nabotoget (Trondheim-Østersund). Kjøpene i samarbeid med svenske

myndigheter har ikke minst også en regionalpolitisk begrunnelse, og er til dels initiert av regionale krefter.

Et av de viktigste virkemidlene staten som kjøper av persontransporttjenester har, er muligheten til å påvirke omfanget og kvaliteten på togtilbudet ved å avtaleregulere krav til leverandører av persontransporttjenester. I trafikkavtalen med NSB for 2007-2010 er det i tillegg til kvalitets- og produksjonskrav nedfelt egne regionalpolitiske målsettinger. Målsettingene er at togtilbudet skal være konkurransedyktig for reiser til og fra arbeid, bidra til tilgjengelighet til servicesentra både i og utenom rush, bidra til å binde regioner og landet sammen, være pålitelig og oppleves som sømløst (enkelt).

For å oppnå nevnte mål er det i gjeldende trafikkavtale lagt opp til involvering, koordinering og samarbeid med lokale myndigheter. NSB skal samarbeide med fylkeskommunen, eller det organet som håndterer fylkeskommunens kjøp av kollektivtransport, om ruter, stoppmønster og knutepunktutvikling. Videre skal NSB legge til rette for et sammenhengende transportsystem gjennom å søke samarbeid om informasjon, billettering, billettsystemer, takstsystemer og stasjonsutvikling med andre berørte aktører og kan inngå takst-samarbeid med andre. Ved at lokale og regionale aktører også involveres i den langsiktige utviklingen av tilbudet langs de ulike banestrekningene, kan bedre helhetlige løsninger sikres.

Togtilbudet på Gjøvikbanen er et godt eksempel på resultatet av en vellykket samordning. Ved utformingen av krav til togtilbudet ga både organisasjoner som representerer personer med funksjonshemninger, fagforeninger, naturvernorganisasjoner og lokale myndigheter gode innspill til Samferdselsdepartementet, som utformet trafikkavtalen om Gjøvikbanen. Regionale myndigheter deltok i prosessen som konkluderte med at togtilbudet på enkelte stoppesteder ble lagt ned. Rute-tilbudet gir de aller fleste reisende et langt bedre tilbud med om lag 40 pst flere avganger, stivere ruter og kortere reisetid sammenliknet med før NSB Gjøvikbanen AS overtok. De største stasjonene er pusset opp i et spleiselag mellom samtlige kommuner og fylkeskommuner langs banen samt NSB Gjøvikbanen AS, Jernbaneverket og Statens vegvesen. Det har blitt bedre koordinering mellom buss og tog på flere sentrale knutepunkter siden Ruter har tilpasset sine ruter til ruteplanen så langt dette har latt seg gjøre. Antall reisende har økt jevnt siden åpningen av tilbudet i juni 2006. Kommuner og fylker synes også gjennom sin are-

alpolitikk å gjøre mer for å bygge opp om den langsiktige utviklingen av banen.

Regjeringen legger vekt på at NSB og Jernbaneverket ytterligere styrker dialogen og samarbeidet med lokale myndigheter om utviklingen av tilbudet knyttet til de ulike banestrekningene. For å forbedre og videreutvikle et sammenhengende og attraktivt transportsystem, er det viktig med god dialog mellom kjøpende myndigheter av transporttjenester. Større forbedringer i eksisterende infrastruktur i de kommende årene muliggjør forbedringer i togtilbudet. Regjeringen vil i arbeidet med ny avtale om kjøp av persontransporttjenester, legge opp til endringer i eksisterende togtilbud. Regjeringen ser det som naturlig at berørte fylkeskommuner involveres i arbeidet med å vurdere eventuelle endringer i rutetilbudene i god tid før endringene er planlagt iverksatt. Samferdselsdepartementet vil legge vekt på en god dialog med berørte fylkeskommuner.

8.3.6 Regional luftfart

De regionale lufthavnene og det regionale flytilbudet spiller en viktig rolle i å utvikle et konkurransedyktig næringsliv i distriktene. Et godt flytilbud er med på sikre et fungerende arbeidsmarked og ikke minst muligheter for langpendling. God tilgang til flyrutetjenester kan også gi gode ringvirkninger og flere arbeidsplasser i distriktene grunnet høyere forekomst av nyetableringer, større vilje til satsing fra det etablerte næringslivet, styrket økonomi i bedriften og generelt bedret konkurranseevne.

En stor del av den verdiskapingen i de områdene som betjenes av de regionale lufthavnene består av kapitalintensive, ressursbaserte næringer (fiskeri, kraftkrevende industri og petroleumsindustrien). Næringene er ofte sterkt eksportrettede, og framtidig internasjonal konkurransekraft er avhengig av gode og raske fysiske kommunikasjoner. Betydningen av det regionale flytilbudet er blant annet bekreftet gjennom undersøkelser hvor næringslivet vurderer viktigheten av flyrutetilbudet. For befolkningen i deler av Norge er det regionale flytilbudet også en nødvendighet for å kunne benytte seg av servicetilbud som ikke finnes i umiddelbar nærhet.

I Avinor skjer en intern samfinansiering mellom de bedriftsøkonomisk lønnsomme lufthavnene og de med for lavt trafikkgrunnlag til å sikre kostnadsdekning. Denne solidariske ordningen innebærer at de ulønnsomme lufthavnene tilføres over en milliard kroner årlig. Av de 46 statlige luft-

havnene går bare fire jevnlig med overskudd. Oslo lufthavn, Gardermoen, spiller en sentral rolle i dette finansieringssystemet. Ordningen med samfinansiering skal videreføres for å sikre et tidsmessig flytilbud i hele landet.

Staten gir støtte til flyrutetilbud i områder hvor trafikkgrunnlaget ikke er tilstrekkelig for kommersiell drift. Flyrutekjøpet foregår ved at staten innfører en såkalt forpliktelse til offentlig tjenesteytelse (FOT) på rutestrekninger. Dersom ingen flyselskaper vil fly i samsvar med forpliktelsen, dvs. uten tilskudd, kan staten kjøpe slike flyrutetjenester etter anbud. Anbudsvinneren får enerett og kontraktsfestet plikt til å drive den aktuelle ruten i anbudsperioden som etter nåværende regelverk kan vare inntil tre år. Regjeringen vil arbeide for å utvide anbudsperiodene til å gjelde for lengre tidsrom enn dette. Samferdselsdepartementet kjøpte i 2008 slike flyruter for om lag 500 mill. kroner årlig fordelt på 29 lufthavner i distrikts-Norge. Det har de siste årene vært en betydelig vekst i tilskuddene til statlige kjøp, og tilbudet er forbedret mange steder i landet.

Regjeringen legger gjennom sin politikk til rette for bosetting i distriktene. For eksempel ble maksimaltaksten i anbudet for Finnmark og Nord-Troms (i perioden 1. april 2007 – 31. mars 2010) redusert med 20 pst. Prisreduksjonen er med på å sikre folk og næringsliv i Finnmark og Nord-Troms et bedre og mer konkurransedyktig transporttilbud gjennom lavere avstandskostnader. Anbudet styrket i tillegg forbindelsene mellom Øst- og Vest-Finnmark. Det har vært en økning i antall reiser i området etter prisnedsettelsen, og det er grunn til å tro at prisreduksjonen har bidratt til denne økningen. Tilsvarende reduksjon er gitt i helikopteranbudet for ruten Værøy-Bodø v.v. i perioden 1. august 2008 – 31. juli 2011. Takstnivået i kommende anbudsutlysninger vil bli vurdert på grunnlag av erfaringene man har høstet fra takstreduksjonen i Nord-Troms, Finnmark og på Værøy.

Internasjonal konkurranse krever at bedrifter i distriktene samhandler og samarbeider seg imellom i en helt annen grad enn tidligere. Dette ser vi også klart i nasjonale og regionale tiltak og programmer for innovasjon og næringsutvikling. I innovasjonsprogrammer under Forskningsrådet og Innovasjon Norge (NCE og Arena, VRI og Forskningsløft Nord) og SIVA (industriinkubator) er utvikling av forpliktende nettverk og samarbeidskonstellasjoner et avgjørende virkemiddel i konkurransen både nasjonalt og internasjonalt.

Rutetilbud, frekvens og pris på flytrafikken inntert i Nord-Norge (både stamruter og regionale



Figur 8.3 Lufthavner i Norge med flyruter

ruter) blir dermed sentralt for å lykkes i så vel innovasjonspolitikken som i distriktpolitikken. Utfordringen ligger særlig i at destinasjoner med svakt befolkningsunderlag utgjør tilsvarende små markeder. Derfor er det viktig å vurdere transportmessige strukturendringer, der innsparinger på ett felt brukes til nye investeringer og forbedring av andre tilbud i samme geografiske område, i tråd med næringslivets transportbehov og trafikkmønster. Dette skjer nå i Harstad-Narvik-området hvor det er tatt lokalpolitisk initiativ til å legge ned Narvik Lufthavn, Framnes, som del av finansieringen av Hålogalandsbrua (jf. kapittel 10). En avvikling av Narvik lufthavn, Framnes, vil samtidig styrke trafikkgrunnlaget på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Det kan gi grunnlag for flere ruter, høyere frekvens og lavere priser slik at det samlede transporttilbudet for regionen styrkes.

Samferdselsdepartementet og Kommunal- og regionaldepartementet vil be fylkeskommunene som regionale utviklingsaktører ta initiativ til å drøfte fremtidsrettede, helhetlige transportløsning

ger som kan sikre en bedre utnyttelse av de samlede ressursene og styrke næringsutviklingen.

8.3.7 Maritim infrastruktur og fiskerihavner

Regjeringen vil satse på utbedring og merking av farleden, spesielt med hensyn til hurtigbåter. Dette vil legge til rette for rask og sikker persontransport til og fra tettsteder og byer langs kysten, og vil således bidra til å opprettholde bosetningen.

Regjeringen vil også opprettholde og videreutvikle statlige fiskerihavner for å sikre en god infrastruktur både for fiskerinæringen og maritim transport i distriktene.

Framtidig utbygging av fiskerihavner må ta hensyn til utviklingen innen både fiskeflåten og fiskeindustrien. Anløp av større gods-, fryse- og containerskip for transport av fisk og fiskeprodukter til markedene stiller større krav til dybde og manøvreringsareal i havnebassenget. Det er samtidig viktig å bedre framkommeligheten i farleden inn til fiskerihavnene.

Tabell 8.2 Fiskerihavner som er prioritert i NTP 2010–2019

| Fiskerihavnprosjekter i første del av planperioden (2010–2013) | |
|--|---------------------------|
| <i>Prosjekt</i> | <i>Fylke</i> |
| Havøysund, Måsøy | Finnmark |
| Andenes | Nordland |
| Stamsund, Vestvågøy | Nordland |
| Gryllefjord, Torsken | Troms |
| Træna | Nordland (Oppstart) |
| Utgårdskilen, Hvaler | Østfold |
| Honningsvåg | Finnmark |
| Fosnavåg, Herøy | Møre og Romsdal |
| Ramstadlandet, Vikna | Nord-Trøndelag |
| Fiskerihavnprosjekter i andre del av planperioden (2014–2019) | |
| <i>Prosjekt</i> | <i>Fylke</i> |
| Honningsvåg (Molo) | Finnmark |
| Båtsfjord | Finnmark |
| Rabben-Salthella, Austevoll | Hordaland |
| Gjersvika, Sande | Møre og Romsdal |
| Roald, Giske | Møre og Romsdal |
| Rindarøy, Aukra | Møre og Romsdal |
| Napp, Flakstad | Nordland |
| Træna | Nordland (ferdigstilling) |
| Hovden | Nordland |
| Berlevåg | Finnmark |
| Årviksand, Skjærvøy | Troms |
| Myre | Nordland (oppstart) |

Ved vurdering av tiltak i fiskerihavner vil det stilles krav om avklaring i forhold til den kommunale og fylkeskommunale planleggingsprosessen. Nyttene av tiltakene må kunne dokumenteres og ses i sammenheng med øvrig nærings- og infrastrukturutvikling. Prosjekter av stor betydning for den nasjonale verdiskapingen innenfor fiskerinaeringen vil bli prioritert. Staten bidrar med midler til fiskerihavner, enten ved helfinansiering eller delfinansiering, hvor staten dekker opptil 50 pst av kostnadene. Det er en målsetning å øke tilskuddsposten slik at mindre anlegg kan bli raskere realisert.

Regjeringen prioriterer tiltak i følgende fiskerihavner:

Havøysund, Finnmark

I Havøysund pågår en utdyping av innseiling og indre havn. Tiltaket vil øke framkommeligheten og tilrettelegge for næringsutvikling. Prosjektet gir også en miljømessig gevinst ved at bunnsedimenter med miljøgifter blir fjernet. Resterende prosjektkostnad i planperioden er anslått til 19 mill. kr.

Andenes, Nordland

Andenes er en viktig fiskerihavn med flere fiske-mottak. Her utføres reparasjoner på flere skadede moloer slik at sikkerheten for fiskeflåten og infrastrukturen i havnen ivaretas. Resterende prosjektkostnad i planperioden er anslått til 33 mill. kr.

Stamsund, Nordland

Stamsund havn er den største fiskerihavnen i Vest-Lofoten. Havnen er anløpssted for Hurtigruten og andre godsbåter, og både kystfiskebåter og trålere leverer til fiskeribedriftene som er lokalisert i Stamsund. Tiltaket består av utdyping av ny innseiling til indre havn, og bygging av molo for skjerming av innseilingen. Resterende prosjektkostnad i planperioden er anslått til 127 mill. kr.

Gryllefjord, Troms

Gryllefjord er det største fiskeværret på Senja, og har en svært levedyktig fiskeindustri. Tiltaket består av bygging av molo for å øke roligheten i havnen. I tillegg vil det etableres en liggehavn for fiskeflåten innenfor moloen. Resterende prosjektkostnad i planperioden er anslått til 131 mill. kr.

Utgårdskilen, Østfold

Tiltaket i Utgårdskilen på Hvaler har som målsetning å utvikle havnen til en fullverdig fiskerihavn med tanke på etablering av tilknyttede virksomheter. Mudring og etablering av liggekai vil øke kapasiteten i havnen og gjøre den mer effektiv. Prosjektkostnaden er anslått til 40 mill. kr.

Honningsvåg, Finnmark

I Honningsvåg er det planlagt flere tiltak. Regjeringen foreslår at det i første del av planperioden gis tilskudd til en forlengelse av kaianlegg som både kan brukes til liggekai for fiskebåter og til cruiseskipanløp. Prosjektkostnaden er anslått til 22 mill. kr.

Fosnavåg, Herøy, Møre og Romsdal

Tiltaket består av å utdype havnen slik at det blir mulig for større båter å anløpe bedriftene og benytte seg av de fasilitetene som finnes der. Havnen har stor aktivitet og har de fleste funksjoner innen et totalt fiskerihavnetilbud. Prosjektkostnaden er anslått til 49 mill. kr.

Ramstadlandet, Vikna, Nord-Trøndelag

Ramstadlandet i Vikna er en havn for fiskeleveranser, service, bunkring og utrustning for fiskeflåten. Det er behov for skjerming av havnen og tiltaket består i å bygge en molo. Prosjektkostnaden er anslått til 14 mill. kr.

Træna, Nordland

Tiltaket innebærer bygging av molo og utdyping av havna, samt utvidelse av manøverområdet slik at større fartøy kan komme inn. Fiskefartøyene som leverer til pelagisk mottak er blitt større og har behov for bedre havneforhold. Også fraktfartøy som skal inn til fiskeforedlingsbedriftene krever større dybde. Prosjektkostnaden er anslått til 234 mill. kr. Prosjektet startes opp i første del av planperioden og fullføres i andre del.

Båtsfjord, Finnmark

Tiltaket består av mudring i Fomabukta, indre havn, ned til en dybde på -9 m fra dagens dybde på -6-7 m for å øke arealet til fartøyer som trafikkerer Båtsfjord. Sammen med ny molo som bygges med mid-

ler fra tiltakspekken, vil en få bedre forhold for større fartøy. Fiskeindustrien i Båtsfjord har landing i indre havn.

Rabben-Salthella, Austevoll, Hordaland

Tiltaket består av bygging av to moloer og utdyping på innsiden av moloene. Dette vil gi en stor og god havn, med nye liggekaier og næringsareal, og tilrettelegger for alle servicefunksjoner fartøyene trenger. Det er i dag etablert flere bedrifter rettet mot fiskeflåten og havbruksnæringen. Det er nå mangel på havnefasiliteter, noe som begrenser ekspansjonsmulighetene for bedriftene.

Gjersvika, Sande, Møre og Romsdal

Tiltaket består av utdyping ned til -7 m i innseilingen og ned til -6 m i havnen. Det vil gi adgang for større fartøy. Stedets fiskeforedlingsbedrift er avhengig av å kunne ta i mot større fiskefartøy enn det dagens dybde gir anledning til. Det vil også bli bygd en infatningssjete for å nytte mudringsmassen til oppfylling av areal til framtidig fiske/industriformål.

Roald, Giske, Møre og Romsdal

Tiltaket innebærer utdyping fra -6 m ned til -7,5 m og gir økt tilgjengelighet og tilpassing til dagens fartøystørrelse. Havnens størrelse er slik at store båter kan gå inn, men med begrenset dybdegående. Tiltaket vil bedre forholdene for flåten og fiskeindustrien.

Rindarøy, Aukra, Møre og Romsdal

Tiltaket innebærer ny molo, sprengning av to grunner, mudring og utdyping av havnen ned til -7 m og vil gi en tryggere havn. Oppdrettsanlegg og landing av store mengder fisk medfører stor aktivitet i havnen. I dag medfører enkelte vindretninger svært urolige og vanskelige forhold.

Napp, Flakstad, Nordland

Tiltaket innebærer bygging av ny molo for å skjerme liggekaier mot bølger fra øst/nordøst. Innseilingen vil bli noe trangere enn i dag.

Hovden, Nordland

Tiltaket innebærer en utbedring av innseilingen til havnen ved at minste dybde skal senkes fra -3,2

m til -5 m. Det er tilfredsstillende dybde i resten av havnebassenget. Etter dette vil havnen kunne ta i mot større og mer dyptgående fartøy.

Berlevåg, Finnmark

Tiltaket innebærer utdyping, dvs. mudring og sprengning. Minste dybde vil øke til -7 m. Trålere må i dag tilpasse sine anløp i forhold til tidevannet, eller eventuelt losse ved trafikkaeien i ytre havn. Bedre havneforhold vil kunne medføre ekspansjon i flåten med lave kostnader, gi større sikkerhet og bedre trivsel blant fiskerne.

Årviksand, Skjærvøy, Troms

Tiltaket innebærer mudring og bygging av sandfangermolo. Bedre havneforhold vil kunne medføre ekspansjon i flåten med lave kostnader, gi større sikkerhet og bedre trivsel blant fiskerne. Tiltaket vil kunne gi økt verdiskaping i fiskeindustrien ved at en sikrer råstofftilgangen.

Myre, Nordland

Tiltaket omfatter utvidelse og utdyping av innseilingen til havnen, samt bygging av ny molo til Gjæva med tilhørende merking. Formålet er bl.a. å legge til rette for økt trafikk til foredlingsvirksomheten på stedet. Prosjektet startes opp i andre del av planperioden og fullføres etter utløpet av planperioden.

Regjeringens forslag til prioritering av fiskerihavnetiltak vil sendes på høring til fylkeskommunene i forbindelse med at Kystverket fastsetter sitt handlingsprogram.

8.3.8 Kjøp av sjøtransporttjenester fra kyststruten Bergen – Kirkenes

Kystruten Bergen-Kirkenes spiller en viktig rolle både som transportør av personer og gods og som et reiselivsprodukt. Transporttilbudet ble konkurranseutsatt gjennom en anbudsutlysning høsten 2004 basert på behandlingen av St.meld. nr. 16 jf. Innst. S. nr. 125 (2003-2004).

Etter dette ble gjeldende avtale for perioden 2005-2012 inngått mellom den gang OVDS ASA og TFDS ASA, nå Hurtigruten ASA, i desember 2004. Avtalen gir staten rett til å forlenge avtalen med ett år. Gjennom denne avtalen er selskapet forpliktet til å gjennomføre daglige seilinger hele året mot en årlig godtgjørelse fastsatt i avtalen.

Selskapet skal tilby et persontransporttilbud for lokalpassasjerer, samt for passasjerer som reiser mellom regioner på hele strekningen Bergen – Kirkenes. På strekningen mellom Tromsø – Kirkenes skal skipene i tillegg tilby godskapasitet. Selve godsbeholdningen skal skje på kommersielle vilkår som i landet for øvrig.

For å sikre grunnlag for videre forutsigbar drift, ble statens kjøpsavtale med rederiet reforhandlet i 2008. Det ble totalt bevilget 125 mill. kr som kompensasjon til kystruten Bergen-Kirkenes for 2008 utover de 287,9 mill. kr som allerede var bevilget. Av dette utgjør 59 mill. kr kompensasjon for innbetalt NO_x-avgift for 2007 og for innbetaling til NO_x-fondet for 1. halvår 2008, samt 66 mill. kr som en generell kompensasjon. Utover dette ble det godtatt at selskapet kan ta ut ett skip i vintersesongen f.o.m. 1. november t.o.m. 31. mars uten trekk i godtgjørelse, bl.a. etter innspill fra regionale myndigheter. Resultatet av forhandlingene fremgår nærmere av St.prp. nr. 24 (2008-2009).

Resultatet av forhandlingene må også ses i sammenheng med den vanskelige økonomiske situasjonen selskapet befinner seg i. Hurtigruten ASA opplyste under forhandlingene at selskapet ikke lenger kunne stå ved dagens avtale i sin nåværende form. Det tas sikte på å videreføre resultatet av forhandlingene i en revidert avtale gjort gjeldende til en ny avtale kan iverksettes.

For å sikre forutsigbarhet i tilbudet og ryddige avtalemessige forhold er det igangsatt et arbeid for raskt å kunne utlyse en konkurranse om en ny avtale om kjøp av sjøtransporttjenester på kystruten Bergen-Kirkenes. I dette arbeidet er det innledet en dialog med berørte fylker og landsdelsutvalg om hvilke endringer som eventuelt kan være aktuelle for å sikre et mer robust og langsiktig grunnlag for tilbudet på kystruten Bergen-Kirkenes.

8.3.9 Tilskudd til kollektivtrafikken i distriktene

Tilgang til transport er avgjørende for livskvaliteten for de fleste. Regjeringen har derfor vært opptatt av å utvikle et transportsystem som sikrer alle innbyggerne økt mobilitet, ut fra det solidaritets- og utjevningsmål som uttrykkes i Soria Moria-erklæringen. Regjeringen satte i 2007 i gang programmet «Kollektivtransporten i distriktene». Dette er et samarbeid med fylkeskommunene, som er ansvarlige for den lokale kollektivtransporten. Målet er å gjennomføre tiltak på utvalgte steder og strekninger for

vesentlig styrking av kollektivtilbudet til de reisende i distriktene. Tiltakene som iverksettes skal ha overføringsverdi til andre områder.

Hensikten med programmet er å vise hvordan kollektivtilbudet kan styrkes gjennom mer effektiv samordning av ressurser og virkemidler. Fylkeskommunene gjennomfører demonstrasjonsprosjekter med betydelig egenandel, slik at den statlige støtten kommer som tillegg til, og ikke som erstatning for, midler fra lokale myndigheter. Prosjektene er i utgangspunktet begrenset til tre år, hvoretter en evaluering vil bli foretatt. Fellesnevnerne for mange av prosjektene er utredning og utprøving av linje- og bestillingstransport og forbedring av informasjons- og takstsystemer.

Prosjektet Lillehammernettet som startet i 2007 peker seg ut som et mer omfattende tiltak, der ulike typer tiltak blir gjennomført i sammenheng. Prosjektet innebærer full omlegging, forenkling og brukerreting av kollektivtilbudet i regionen. Linje- og bestillingstrafikken integreres ved innføring av en ny struktur for kollektivtransporten, og rutetilbud i Øyer og Gausdal blir forsterket. Dårlig utnyttet linjetrafikk i rute blir erstattet med fleksibel bestillingstrafikk i spredt bosatte områder og i perioder med lite trafikk. Også informasjon og markedsføring blir mer målrettet i forhold til de ulike kundegruppene. En sentral målsetting med prosjektet er å gjøre bruken av kollektivtransporten så mye enklere at det blir lettere for ungdom, eldre og uføre å bo i Lillehammerregionen uten å være avhengige av bil.

Regjeringen mener prosjektet «Kollektivtransporten i distriktene» stimulerer til viktige omstillingsprosesser for å styrke tilbudet med båt, buss og tog i regionene som bl.a. oppnådd i Lillehammer. Ordningen skal evalueres i 2010, og regjeringen mener den videre innretningen av ordningen bør fastlegges i etterkant av denne. I en slik innretting skal det og tas hensyn til erfaringene som høstes gjennom etableringen av forsøkene med heldekkende bestillingstransport i sammenheng med TT-tjenesten.

Regjeringen har tatt initiativ til å sette i gang forsøksprosjekt i ett eller flere fylker hvor bestillingstransporten bygges ut samtidig som det gjøres tilpasninger i regelverket for TT-tjenester. Målet er et mer tilgjengelig samfunn, hvor flest mulig av dagens TT-brukere skal kunne benytte den ordinære kollektivtransporten, inklusive bestillingstransport og serviceruter som er åpne for alle. Et tilrettelagt transporttilbud for dem som ikke kan ta i bruk det utbygde bestillingstransporttilbudet skal opprettholdes og styrkes.

Boks 8.2 Kollektivtrafikk i distriktene (KID) – Lillehammerregionen

Oppland fylkeskommune har i tillegg til egne midler mottatt midler fra Samferdselsdepartementets tilskuddsordning «Bedre kollektivtransport i distriktene», til et prosjekt for styrking av kollektivtilbudet gjennom mer effektiv samordning av ressurser og virkemidler. Ordningen er en oppfølging av en veileder med samme navn, som ble utformet for kollektivtiltak i distriktene. Lillehammer har som en av de første byene i landet vist hvordan prinsippene fra veilederen best kan omsettes i praksis, og med svært gode resultater.

- Visjonen er å utvikle et rasjonelt, miljøvennlig, trygt og framtidsrettet kollektivtilbud som styrker regionens konkurranseprofil.
- Hovedmålene er å gjøre det enkelt for alle å reise kollektivt, samt skape en miljøvennlig og bærekraftig region.
- Bybussen i Lillehammer fikk ny rutetabell og ny operatør med nytt bussmateriell.
- Det nye tilbudet korresponderer mellom alle rutene på Lillehammer skystasjon.
- Endringen innebar en økning på ca. 10 pst nye reisende.
- Økte takster fra 1. mai 2008 har ført til økte billettinntekter, men ingen endringer i antall reisende sammenliknet med 2007.
- Holdeplasser har blitt oppgradert og leskur skiftet ut. Universell utforming er lagt til grunn for arbeidet og er gjort i samarbeid med funksjonshemmedes organisasjoner. Sanntidsinformasjoner er innført på utvalgte holdeplasser.

- Man har også tatt for seg utfordringene med rekruttering av bussjåfører i Oppland.
- Miljøkravene er skjerpet i anbudstransporten, spesielt med fokus på reduserte partikkelutslipp, økt bruk av biodrivstoff og et mer drivstoffbesparende kjøremønster.
- Forenkling av rutetabeller og holdeplassoppslag har gitt en mer tydelig informasjon til brukerne. Forbedret linjekart og automatisk holdeplassanrop, kombinert med visning av holdeplassnavn i display, gir en mer oversiktlig reise for passasjerene.
- I samarbeid med TØI utvikler man enkle og oversiktlige modeller for prising av kollektivtransport i regionen. Erfaring tilsier at uoversiktlige takstsystemer er en av de største barrierene for bruk av kollektivtransport.

Neste fase av «Lillehammernettet», del 2, inneholder tiltak som bl.a. ny bestillingstransport, der man erstatter dårlig utnyttet rutetraffikk med fleksible trafikkløsninger i spredt bosatte områder og i perioder med liten trafikk. Dette kan gi både økonomisk, miljømessig og distriktpolitisk gevinst. Man skal også utvikle et nytt IKT-system med utvidet sanntidsinformasjon til flere holdeplasser i Lillehammer, Hafjell og Segalstad Bru. Det er radiokommunikasjon mellom alle by- og servicebusser. I et system som integrerer by- og regionruter i regionen er det påkrevd også å ha radiokommunikasjon i regionbussene. Arbeid med reiseinformasjon gjennom internett/mobil er påbegynt.

Hovedformålet med prøveprosjektet er å avklare effektene av en slik omlegging for funksjonshemmedes mobilitet. Forslaget må ses i lys av stortingsflertallets vedtak ved behandling av Kommuneproposisjonen for 2004, jf. Innst. S. nr. 259 (2002-2003), der Regjeringen Bondevik II ble bedt om å utforme nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet på TT-transporten, samt foreslå en finansierungsordning som sikrer TT-transporten i tråd med de nasjonale retningslinjene. En samordning av bestillingstransport og TT-transport vil forventningsmessig gi en bedre utnyttelse av de samlede ressursene enn nasjonale retningslinjer.

Gjennom forsøket ønsker Samferdselsdepartementet å kartlegge om en styrking av bestillingstransporten kombinert med en justering av TT-ordningen kan frigjøre ressurser som fylkene kan bruke til å styrke tilbudet til TT-brukerne med særskilte behov, dekke reisebehovet for en signifikant del av dagens TT-brukerne og forbedre tilbudet til de som benytter seg av bestillingstransport i dag.

Forsøket er en del av regjeringens arbeid for å utvikle samfunnet slik at flest mulig kan ta del uten spesialtilpassede individuelle særordninger, og målsetningen om at «alle skal med». Forsøksprosjektene skal gjennomføres i nær dialog med funksjonshemmedes organisasjoner, jf. kapittel 13.3.

8.3.10 Ekspressbusspolitikken

Regjeringen vil styrke tilretteleggingen for kollektivtransport. Med «ekspressbuss» menes i denne sammenheng kommersielle fylkeskryssende bussruter. I Samferdselsdepartementets rundskriv N-2/2003 er det i praksis innført ikke-behovsprøvd etableringsadgang for ekspressbussruter. På lange og mellomlange distanser framstår ekspressbussen som et effektivt og fleksibelt alternativ til individuell transport. Bussene knytter bykjerne til bykjerne med et fleksibelt stoppmønster underveis, slik at man effektivt dekker et bredt spekter av persontransportbehovet. Til sammen utgjør bussrutene et relativt finmasket nett som binder regioner sammen. Busstrafikken tar kunder primært fra biltrafikken, og avlaster slik sett både vegnett og miljø. Omtalen i dette kapitlet utdyper regjeringens kollektivtransportstrategi som er beskrevet i kapittel 9.3.

Ekspressbusstilbudet har hatt en sterk vekst gjennom mange år, og frakter om lag ti mill. passasjerer. Ekspressbussnæringen oppfyller flere viktige målsettinger:

- Samferdselspolitiske målsettinger – Bedrer framkommeligheten ved at det utvikles nye attraktive, alternative transporttilbud.
- Distriktpolitiske målsettinger – Bidrar til at befolkningen i distrikts-Norge får et tilbud som kan bidra til å sikre bosettingen.
- Miljømål – Flere kollektivreisende gir en mindre miljøbelastning enn om de samme reisene skulle vært utført med privatbil.
- Trafikksikkerhet – Ved at reisende flyttes fra privatbil til buss reduseres risikoen for ulykker.

Regjeringen legger vekt på å gi ekspressbussnæringen rammebetingelser som sikrer videre styrking av tilbudet.

Det skal legges til rette for at ekspressbussene skal kunne binde sammen regionsentra og gi gode reisealternativer fra distriktene inn til sentrum i de store byene ved at busstilbudet sikres tilgjengelighet gjennom kollektivfelt, signalprioritering og utbygging av knutepunkter på stamvegnettet. Innsatsen på alle disse områdene styrkes gjennom regjeringens forslag til NTP.

Det finnes eksempler der enkelte fylker har sett seg tjent med å gå bort fra å kjøpe transporttjenester fra gjennomgående ekspressbussruter og heller har valgt å støtte mer lokale driftsopplegg for kollektivtransporten. Problemet med dette kan være at man river bort grunnlaget for gjennomgående ekspressbussruter, noe som kan ram-

me reisende utenfor eget fylke, og at reisende til og fra eget fylke ikke får et korresponderende tilbud. Samferdselsdepartementet vil følge utviklingen nøye, og er opptatt av at dialogen mellom de ulike fylkene, busselskapene og nasjonale myndigheter styrkes for å sikre grunnlaget for gjennomgående kollektivruter og sammenhengende korresponderende kollektivtilbud.

Regjeringen vil videreføre en liberal ekspressbusspolitikk der løyve som hovedregel blir gitt til alle som søker, så fremt løyvesøkeren oppfyller bestemte kvalifikasjonskrav for drift av rutettransport.

Fri tilpasning av tilbudet gjør at innehavere av ekspressbussløyve står friere til å utnytte virkemidler for å vinne kundens gunst. Virkemidler kan være lavere pris, bedre tilgjengelighet, endret stoppemønster, raskere framføringstid, bedre markedsføring osv. Resultatet har vært at ekspressbussene har styrket sin konkurransekraft overfor andre transportformer. På strekninger som både trafikkeres av ekspressbuss og jernbane har den samlede kollektivandelen økt.

Ekspressbussnæringen har utviklet seg til å bli en stadig viktigere faktor i kollektivtransporten i distriktene, og har bidratt til et bedre kollektivtilbud på en rekke strekninger der det tidligere knapt fantes et tilbud for lengre reiser. Ekspressbuss med endepunkter i de større byene, og med stopp i områder hvor det øvrige kollektivtilbudet er svakt utbygd, bidrar til å fremme regional utvikling.

Løyvemyndighet for ekspressbussrutene er delegert til fylkeskommunene, som ved tildeling av ekspressbussløyver har mulighet til å stille vilkår for å ivareta hensynet til lokal kollektivtrafikk. Flere steder har også fylkeskommunene tilpasset den lokale kollektivtransporten til etablerte ekspressbussruter. Av hensyn til likebehandling er det viktig at vilkår som blir satt av hensyn til lokaltrafikken blir praktisert likt overfor de som blir tildelt løyve.

Gjennom offentlig kjøp av transporttjenester fra ekspressbusselskapene sikrer fylkene seg en ytterligere mulighet til å sikre bedre samordning mot øvrig kollektivtilbud. Samferdselsdepartementet mener en slik måte å påvirke ekspressbussmarkedet er mer hensiktsmessig enn en sterkere regulering.

EFTAs overvåkningsorgan (ESA) gjennomførte 18. juni 2008 en uanmeldt kontroll av Norway Bussekspress og enkelte andre norske ekspressbusselskaper. Kontrollen ble utført med bistand fra Konkurransetilsynet, og formålet var å sikre

eventuelle bevis for brudd på konkurransereglerne i EØS-avtalen. EØS-avtalens konkurranseregler innebærer blant annet at samarbeid som begrenser konkurransen og misbruk av dominerende stilling er forbudt.

I denne sammenheng er Samferdselsdepartementet opptatt av at forvaltningen av konkurranse-loven ikke bør gjennomføres på en slik måte at den hindrer ekspressbusstilbudet i å bidra til å nå de samferdselspolitiske målene. Fornyings- og administrasjonsdepartementet har gjennomført en høring med utkast til forskrift om unntak fra konkurranse-lovens forbud om konkurranseregulerende samarbeid etter § 10, jf. § 3 andre ledd. Det foreslåtte unntaket gjelder samarbeid om drift av kommersielle fylkeskryssende bussruter, der samarbeidet er etablert før markedet ble deregulert i 2003. Unntaket vil innebære at busselskaper som samarbeider om ekspressbussruter kan fortsette med dette.

Regjeringen vil ta stilling til et eventuelt unntak fra konkurranse-loven § 10 etter at ESA har fattet avgjørelse i saken vedrørende Norway Buss-ekspress.

8.4 Nordområdene og oppfølging av nordområdestrategien

Regjeringen legger stor vekt på at nordområde-strategien følges aktivt opp i fagdepartementene. Det er derfor i denne meldingen innarbeidet en særskilt del om nordområdene og oppfølging av nordområdestrategien.

8.4.1 Styrking av infrastrukturen i nord

Regjeringen vil styrke infrastrukturen i nord slik at Norge framstår som robust og konkurransedyktig i den internasjonale utviklingen av nordområdene. Det skjer en betydelig verdiskaping i den nordligste landsdelen. Fiskeri og havbruk, reiseliv og petroleumsutviklingen er de viktigste næringsområdene, hvor det forventes vekst i verdiskapingen i årene framover. Dette stiller krav til en velfungerende infrastruktur. Regjeringens innsats for å utvikle og modernisere transportinfrastrukturen i Nord-Norge ut fra dette perspektivet er balansert opp mot transportbehovene i resten av landet.

Regjeringen har utpekt nordområdene som et strategisk viktig satsingsområde. Regjeringen vil etablere en transportinfrastruktur mellom Norge og nabolandene som binder Barentsregionen sammen. Bedre forutsetninger for øst-vestgæ-

de transportstrømmer vil bidra til å bedre samhandel og samarbeid med våre naboland. Denne innsatsen har primært en internasjonal og nasjonal begrunnelse, men har også stor betydning for den regionale utviklingen i nord.

Den nordlige landsdelen kjennetegnes av lange avstander, krevende topografiske og klimatiske forhold og sårbar natur. Vegnettet strekker seg over svært lange avstander. Hovedferdselsåren gjennom landsdelen, E6, er over 1 600 km fra fylkesgrensen mellom Nord-Trøndelag og Nordland til Kirkenes i Finnmark. Dette innebærer at E6 i de nordligste fylkene alene utgjør nesten 20 pst av dagens riksvegnett. E6 har i dag mange steder en alt for dårlig standard. Gjennom en rekke nye investeringsprosjekt og en stor satsing på mindre investeringstiltak vil framkommeligheten bli vesentlig forbedret og reisetiden bli redusert på store deler av E6. Også andre viktige deler av riksvegnettet i de nordligste fylkene er prioritert i planperioden. Det vises for øvrig til omtalen av transportkorridorene 7 og 8 i kapittel 10.

Lange avstander og bosetting langs kysten gjør sjøtransport viktig. Opp mot 50 pst av godset fraktes sjøvegen på strekningen fra Tromsø til Finnmark. Fiskeri- og havbruksnæringen er en av Norges viktigste eksportnæringer, og er av stor betydning for mange lokalsamfunn langs kysten. Som et ledd i en strategi for økt verdiskaping i næringen vil Fiskeri- og kystdepartementet bidra til å opprettholde og videreutvikle statlige fiskerihavner der det er næringsaktivitet. For nærmere omtale vises det til kapittel 8.3.7.

Videre vil regjeringen prioritere viktige farledstiltak i de nordligste fylkene for å øke sjøtransportens sikkerhet og framkommelighet. Regjeringens forslag til tiltak er nærmere omtalt i kapittel 10.4.

Honningsvåg havn er viktig som maritimt knutepunkt og cruisehavn. Honningsvåg og Nordkapp er et attraktivt mål for cruisetrafikken, men skip velger bort destinasjonen da havnen ikke kan ta i mot båtene, og passasjerene i stedet må tendres til land med mindre båter. Regjeringen vil derfor bidra med midler for oppgradering av havnen slik at cruisebåtene kan legge til ved kai.

Med de lange avstandene er flytransport viktig i nord, og det er utviklet et finmasket nett av lufthavner i de tre nordligste fylkene. Av Avinors 46 lufthavner, ligger 27 i disse fylkene. Finnmark fylke har i alt 11 lufthavner. Regjeringen la i statsbudsjettet for 2007 til grunn en reduksjon i maksimaltakstene for rutene i Nord-Troms og Finnmark fra og med 1. april 2007, jf. kapittel 8.3.6.

Lufthavnene er viktige for flyfrakt av fisk, turisme og beredskap i forbindelse med olje- og gassutvinning. I planperioden vil investeringer i nye flysikkerhetstiltak prioriteres høyest. Investeringer på de større lufthavnene som følge av økt trafikk og etterspørsel vil bli prioritert, herunder Bodø lufthavn (terminalbygget, parkeringshus og tiltak i kontrollsentral nord); Harstad/Narvik lufthavn, Evenes (nytt driftsbygg og parkeringshus); Tromsø lufthavn, Langnes (sikkerhetsområder og lysanlegg, inklusiv vegomlegging er prioritert sammen med utvidelse av terminalbygg, nye taksebaner og nye oppstillingsplasser for fly); Alta lufthavn (sikkerhetsområder og lysanlegg, nytt driftsbygg og nytt tårn); Lakselv lufthavn, Banak (nytt driftsbygg og nytt tårn), og Kirkenes lufthavn, Høybuktnoen (nytt driftsbygg og nytt tårn). Med gjennomføring av disse tiltakene forventes lufthavnene ved utløpet av planperioden å ha tilstrekkelig kapasitet både for selve lufttrafikken og for de reisende, samtidig som alle myndighetspålagte tiltak vil være tilfredsstillt.

Jernbanen har størst betydning for godstransport til og fra landsdelen. Regjeringen vil i planperioden utvikle jernbanen i Nord-Norge gjennom utvidet kapasitet på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Nordlandsbanen vil med prosjektene som fremmes i denne meldingen få økt kapasitet, punktlighet og sikkerhet. Ofotbanen er den jernbanen med mest godstrafikk i Norge, målt i tonn. Det legges blant annet opp til sanering av rasfarlige partier, utvikling av Fagernes godsterminal i Narvik og forlengelse av kryssingsspor for lange malmtog.

8.4.2 Særskilt innsats som oppfølging av nordområdestrategien

I et internasjonalt perspektiv knytter det seg i nordområdene særlig interesse til utviklingen i Russland. Næringsutvikling både på norsk og russisk side åpner for økt transport mellom de to landene. Utviklingen i petroleumsvirksomheten, og spesielt utviklingen av Sjtokmanfeltet, vil kunne få effekter også på norsk side. Andre viktige sektorer er metallindustrien og turistnæringen, som også omfatter Sverige og Finland. Innenfor disse sektorene er det et potensial for utvikling av næringsliv som kan innebære nye transportbehov i regionen.

Landbasert infrastruktur

Utviklingen av markeder østover kan få betydning for flere av de grenseoverskridende bane- og veg-

forbindelsene i nord, både til Sverige, Finland og Russland. Dette gjelder både næringslivets transport og reiselivsnæringen.

Samferdselsdepartementet har i oppfølgingen av nordområdestrategien sett på transporttilbudet i grenseområdene mot Russland, og på grenseoverskridende infrastruktur til Sverige og Finland. En arbeidsgruppe med deltakelse fra regionale myndigheter og vegmyndigheter på norsk og russisk side, la våren 2008 fram en rapport med anbefalinger av tiltak for å styrke samferdselstilbudet i grenseområdene på kort og lang sikt. Regjeringen har lagt vekt på gruppens forslag og fylkeskommunale prioriteringer i vurderingene av tiltak som er viktige for å styrke de øst-vestgående transportkorridorene mellom Norge og nabolandene i planperioden.

Regjeringen foreslår en ekstraordinær strategisk satsing på riksvegnettet i nordområdene i planperioden. For å styrke forbindelsen mellom Russland og områder lenger vest og sør i Nord-Norge er det viktig med utbedring av riksvegnettet i Finnmark og Troms, både i retning Russland og Finland. Spesielt aksene mellom grensen Norge-Russland og Hammerfest og Tromsø er viktige.

Strekningen E105 Storskog-Hesseng skal opprustes i planperioden. Vegforbindelsen mellom Kirkenes og Murmansk ble gjenåpnet på begynnelsen av 1990-tallet. Ved Storskog/Borisoglebsk (norsk-russisk grense) passerer det nå årlig ca. 30 000 kjøretøy og 100 000 personer, og det ble i løpet av 2007 fraktet ca. 7 500 tonn gods over grensen. Mulighetene for økning i person- og godstransporten begrenses av manglende kapasitet på selve passeringsstedet og dårlig standard på grensevegen. Utbedring av strekningen vil være fordelaktig med tanke på økt trafikk, spesielt når tilstøtende veger på russisk side utbedres. Regjeringen har som målsetting å effektivisere og forbedre grensevakten, samt å fortsette arbeidet med å oppnå lettelsener i grensepasseringen mellom Norge og Russland. Regjeringen vil derfor vurdere bygging av ny grensestasjon på Storskog. En eventuell utbygging av ny grensestasjon må ses i sammenheng med utbedring av vegsystemet. I tillegg er det behov for ny innfartsveg til Kirkenes, men her er det nødvendig med en grundigere utredning av flere alternative løsninger. Midler til planlegging er bevilget i 2009.

Grenseovergangene til Sverige og Finland brukes også av trafikk mellom Norge og sentrale deler av Russland. E8 på strekningen Skibotn – Riksgrensen inngår i en transportakse mellom

Narvik/Tromsø og Kirkenes/Murmansk. Strekingen er åpnet for vogntog med inntil 60 tonn totalvekt som en forsøksordning. På finsk side planlegges utbedring inn mot E8 Riksgrensen. Regjeringen vil ruste opp de dårligste strekningene på E8 Skibotn-Riksgrensen i løpet av planperioden. Det er også prioritert midler til omlegging av E8 langs Ramfjorden, hovedinnfartsvegen til Tromsø.

E6 på strekingen Nordkjosbotn – Skibotn er viktig for næringstransporter, og har sammenheng med prosjektet E8 Riksgrensen – Skibotn. Regjeringen prioriterer utbedring av strekingen fra Nordkjosbotn til Hatteng i perioden 2014-2019.

Rv 94 inngår i en transportakse mellom Vest-Finnmark og Kirkenes/Murmansk. Rv 94 er eneste innfartsveg til Hammerfest. Utbyggingen av ilandføringsanlegget på Melkøya har bidratt til en kraftig økning av trafikken. Rv 94 vil bli omklassifisert til riksveg til Hammerfest havn i forbindelse med forvaltningsreformen. Regjeringen vil sette av midler til oppgradering av strekingen Rv 94 Skaidi – Hammerfest i perioden 2014-2019.

Prosjektet E6 Bru over Rombaksfjorden (Hålogalandsbrua) er en viktig del av regjeringens strategiske satsing for en helhetlig oppgradering av E6 gjennom landsdelen. Hålogalandsbrua er i arbeidet med Nasjonal transportplan trukket fram av Landsdelsutvalget som et prosjekt med bred støtte fra landsdelen. Dette fordi den eliminerer en betydelig flaskehals for nord-sør transport gjennom Norge og fordi den ligger i tilknytning til godsknutepunktet Narvik, som på sikt kan utvikles til et internasjonalt godsknutepunkt, jf. NEW-prosjektet.

Regjeringen støtter initiativet om en internasjonal transportkorridor over Narvik havn, den såkalte NEW-korridoren. utfordringer for å få til transport på forbindelsen er blant annet knyttet til grensepasseringer og ulike lands systemer for kjørevegsavgifter. Regjeringen er opptatt av å bidra i det videre arbeidet, blant annet gjennom Nordlige Dimensjons partnerskap for transport og logistikk, jf. kapittel 8.4.3. Videre utbygging av kapasiteten på Ofotbanen vil blant annet bli vurdert i lys av LKABs planer for økt malmproduksjon.

Det har i lengre tid vært en betydelig lokal og regional interesse for idéen om å knytte den russiske jernbanen til Kirkenes havn gjennom en forlengelse av jernbanen fra Nikel til Kirkenes. Utgangspunktet er den korte avstanden til det russiske jernbanenettet og betydningen for Nord-Norge og Kirkenes av en mulig storskala økning av godsmengdene over Kirkenes havn. Signaler

fra russiske myndigheter indikerer at det foreløpig er andre prosjekter som prioriteres. Blant annet er det omfattende utbyggingsplaner for havnene i Nordvest-Russland. Prosjektet er knyttet til industriproduksjon i Russland og avhengig av beslutninger i Russland. Regjeringen legger derfor fortsatt til grunn at en jernbane fra Nikel til Kirkenes må betraktes som et rent industriprosjekt, jf. St.meld. nr. 30 (2004-2005) Muligheter og utfordringer i nord.

I forbindelse med Stortingets behandling av St.meld. nr. 28 (1993-1994) Nord-Norgebanen ble det forutsatt at jernbaneforbindelsen mellom Narvik og Tromsø skulle vurderes på nytt dersom den framtidige utviklingen i Barentsregionen tilsier det og et tilstrekkelig trafikkgrunnlag er til stede, jf. Innst. S. nr. 133 (1993-1994). Troms fylkeskommune har nå lagt tidligere planer om en forlengelse av Nordlandsbanen fra Fauske til Tromsø med forgreining mot Harstad med høyhastighetstog for persontransport, på is. Samferdselsdepartementet har hatt dialog bl.a. med Troms fylkeskommune og Bardu kommune om saken. Lokalt vurderes både et alternativ fra Tromsø direkte inn mot det svenske jernbanenettet via Bardu kommune, og et alternativ der det bygges en bane mellom Tromsø og Narvik. Det er en vekst i godstransporten til og fra regionen. Storfjord kommune har vært en pådriver for å kartlegge mulighetene for en eventuell forlengelse av jernbanen fra Kolari på finsk side til Skibotn i Troms. En mulig jernbane fra Kolari til norskekysten må vurderes først og fremst som et industriprosjekt.

Forslag til nye jernbaneløsninger i nord må ses i sammenheng med eksisterende infrastruktur og planer for framtidige infrastruktursatsinger, også i nordlige deler av Sverige og Finland. Det vil blant annet være viktig å analysere om trafikkgrunnlaget tilsier nærmere vurdering av noen av jernbaneprosjektene. Departementet mener det derfor er hensiktsmessig å vurdere jernbaneforbindelser for godstransport i nord i en større utredning av utvikling av transportsystemet i nordområdene, jf. kapittel 8.4.4.

Lufthavner

Som et ledd i oppfølgingen av nordområdestrategien har regjeringen vurdert flere tiltak for å styrke lufthavnene.

Regjeringen vil legge til rette for at Kirkenes lufthavn, Høybuktoen, videreutvikles som en svært viktig del av infrastrukturen i regjeringens nordområdesatsing. Lufthavnen og Kirkenes vil

kunne fungere som en konkurransedyktig og attraktiv innfallsport for den økte aktiviteten som forventes i Nordvest-Russland. En utvikling av lufthavnen vil også kunne være viktig for å styrke den generelle næringsaktiviteten i regionen. Ikke minst vil en utvikling av lufthavnen, sammen med andre tiltak for å styrke turistnæringen, kunne bidra til økt helårsturisme.

På grunn av topografiske forhold er det i dag problemer med å utnytte hele rullebanelengden. Dette medfører at flyselskapene har begrenset fleksibilitet når det gjelder bruk av ulike flytyper, at man må fly med begrenset last og at det i perioder med ugunstige værforhold er økt risiko for å måtte bruke alternative lufthavner. For å kunne utnytte dagens rullebane bedre er det derfor behov for å fjerne terrenghindringer øst for rullebanen. Avinor har igangsatt nærmere utredninger av prosjektet, og regjeringen vil komme tilbake til saken når et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag foreligger.

Grunnet vanskelige operative forhold ved Hammerfest lufthavn arbeides det med å finne en lokalisering for en ny lufthavn for området. Lufthavnen er en av landets viktigste regionale lufthavner. Lufthavnen spiller en sentral rolle i flyrutemønsteret i Finnmark, og er viktig for den regionale utviklingen i Finnmark. Kommunene Kvalsund og Hammerfest har igangsatt et værmålingsprosjekt på Grøtnes sør for Hammerfest. Avinor bidrar faglig og praktisk i gjennomføringen av prosjektet. Regjeringen mener at det er av strategisk betydning å legge forholdene til rette for å styrke den videre utviklingen i kommunen slik at det industrielle miljøet kan utvikles videre som en drivkraft for hele regionen. Det er per i dag ikke et faglig grunnlag for å ta stilling til spørsmålet om ny lufthavn. Samferdselsdepartementet vil vurdere spørsmålet om ny lufthavn når resultatene av værmålingene foreligger.

Det er ikke satt av midler til tiltakene på disse lufthavnene i Avinors investeringsplaner.

Sjøtransport

Økt maritim aktivitet i nord som følge av mindre is i Arktis og økt petroleumsaktivitet vil gi Norge betydelige interesser å ivareta. Dette vil reflekteres i både næringsstrategier, sjøsikkerhetstiltak, havovervåking, oljevernberedskap, redningsberedskap, miljøhensyn og ressursforvaltning i havområdene.

Regjeringen vil være en pådriver for at IMO setter Polhavet med tilhørende problemstillinger

og regelverksutvikling høyere på dagsorden. IMO arbeider med å revidere retningslinjer for skip som opererer i polare farvann (Polarkoden). Regjeringen vil arbeide for å gjøre Polarkoden bindende.

Økt sjøtransport og maritim aktivitet vil gi utfordringer i forhold til Norges forvaltningsansvar som kyststat. En god forvaltning forutsetter god kunnskap om og oversikt over aktivitetene. Regjeringen prioriterer utvikling av effektive meldings- og informasjonssystemer fra og om sjøtransporten. Gjennom AIS (Automatisk identifikasjonssystem) og maritime trafikksentraler får Kystverket viktig informasjon om sjøtrafikken. Dette gir et godt grunnlag for risikovurderinger, vurderinger av forebyggende sjøsikkerhetstiltak og mulighet for dimensjonering av oljevernberedskapen. Hovedredningssentralene har også tilgang til AIS-informasjon, som et viktig verktøy for å assistere ved hendelser eller ulykker til sjøs. Vardø VTS er, i motsetning til Kystverkets øvrige trafikksentraler, utviklet og etablert med havovervåking som primær oppgave.

Planlagte investeringer for videreutvikling/implementering av SafeSeaNet/LRIT ved Vardø VTS er særskilt knyttet til denne primær oppgaven. LRIT, som vil være operativt i løpet av 2009 og integreres i overvåkingssystemet i Vardø, er et system som gir forbedret havovervåking. For å styrke den forebyggende sjøsikkerheten, oljevernberedskapen og havovervåkingen ønsker regjeringen å videreutvikle Kystverkets kompetanse og arbeid på dette området. Slik kunnskapsoppbygging vil også være av stor verdi for etatens oppgaver knyttet til sjøsikkerhet i arktiske strøk. Det bør bygges videre på den kompetansen som kystverket har i Finnmark. I forhold til samarbeid med Russland er det naturlig å legge dette i tilknytning til trafikksentralen i Vardø.

Kystverket har en viktig rolle i utvikling og drift av de tekniske løsningene, og bidrar aktivt til å harmonisere infrastrukturen for maritim trafikkinformasjon i Europa gjennom meldings- og informasjonssystemet SafeSeaNet. SafeSeaNet vil gjøre informasjon om fartøy og last til eller fra havner i EU/EØS-området lettere tilgjengelig for relevante myndigheter. I tillegg samarbeider Norge med en rekke andre land rundt Nordsjøen om å etablere et regionalt senter for informasjon om skipstrafikken i den nordlige delen av Nord-Atlanteren.

Videre arbeides det med å etablere et norsk-russisk informasjonssystem for trafikken til og fra Nord-Vest Russland. SafeSeaNet og trafikksentralen i Vardø er utgangspunktet for dette arbeidet,

og det vil kunne bli et viktig verktøy ved ulykker og hendelser til sjøs. Det er også startet et samarbeid for å etablere en bedre dekning av elektroniske navigasjonssignaler i Barentshavet gjennom samarbeid mellom det norske Loran C-systemet og det tilsvarende russiske Chayka-systemet. Regjeringen vil videreutvikle det etablerte samarbeidet med Russland innen sjøsikkerhet og oljevern, som er forankret i en MoU mellom det russiske transportministeriet og Fiskeri- og kystdepartementet.

Regjeringen satser på å styrke sjøsikkerheten i nordområdene ytterligere. Et av de viktigste forebyggende tiltakene som er iverksatt er seilingsledsystemet som er etablert ca. 30 nautiske mil fra kysten for alle tankskip og lasteskip over 5 000 bruttotonn på strekningen Vardø-Røst. Seilingsledsystemet er godkjent av den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO. Dette regulerer trafikken i området, og er av stor betydning for reponstid for bl.a. slepeassistanse.

Det har siden 2003 vært en statlig slepebåtberedskap på strekningen Finnmark-Lofoten. Se for øvrig kapittel 11.4.2.

Det bør synliggjøres overfor andre land og overfor det internasjonale maritime miljø at Norge tar ansvar knyttet til økt maritim aktivitet i nord. Det er viktig at Norge kan tilby havner og havnetjenester i Finnmark som både dekker beredskapsbehov og behovet for servicehavner for eventuelt økt maritim aktivitet. Norske havner i nord bør posisjonere seg og utvikle hensiktsmessig samarbeid for å tiltrekke seg aktivitet. Fiskeri- og kystdepartementet har derfor bedt Kystverket koordinere et samarbeid mellom havner nord i Norge. Dette arbeidet må blant annet innebære en kartlegging av hvilket potensial de forskjellige havnene har, herunder strategisk beliggenhet, dybdeforhold og eksisterende infrastruktur. Koordineringsarbeidet vil innebære å legge til rette for en dialog mellom havnene, og å sette felles utfordringer og mulige løsninger på dagsorden. Konkrete samarbeidsprosjekter med russiske partnere vil også kunne bli aktuelt. Slike samarbeid vil blant annet kunne bygge videre på allerede etablerte samarbeidsfora, russernes arbeid med den nordlige sjørute og erfaringer fra Nordlig maritim korridor.

Omlasting av olje mellom skip er aktuelt i Finnmark som ledd i transport av petroleumsprodukter fra Russland. Det er viktig å legge til rette for slik næringsaktivitet, samtidig som det må settes tilstrekkelig strenge krav for å sikre havmiljøet.

Gjennom regjeringens maritime strategi er det satt i gang arbeid med å legge til rette for en sikker, forsvarlig skipsfart i nordområdene.

Olje- og gassforekomstene og nye transportårer åpner for betydelige kommersielle muligheter for de maritime næringene framover. Samtidig kan miljødeleggelse i form av utslipp eller ulykker få store konsekvenser for det sårbare arktiske økosystemet. En bærekraftig utnyttelse av disse mulighetene krever særlig satsing på sikkerhet og miljø. Økt skipsfartsaktivitet i nordområdene vil kreve en maritim kompetanse som er ytterligere spesialisert. Høgskolen og Universitetet i Tromsø har sammen med Norges Rederiforbund og Maritimt Forum i nord etablert et studium i maritim arktisk kompetanse (MAK). Høsten 2008 ble kunnskapssenter for utvikling av bærekraftige transport- og logistikk-løsninger i nordområdene lansert. Senteret har fått navnet «Centre for High North Logistics», og planene er over tid at senteret vil forankres i Kirkenes.

Svalbard

Økende sjøtransport i havområdene rundt Svalbard har gjort det nødvendig å regulere trafikken. Dette vil styrke sjøsikkerheten, og dermed være et viktig bidrag for å beskytte det sårbare miljøet på øygruppen.

Skipssikkerhetsloven er gitt anvendelse innenfor norsk territorialfarvann ved Svalbard, med enkelte tilpasninger. Loven gjelder for alle skip som trafikkerer farvannet, uansett flagg. Sjøfartsdirektoratet har myndighet til å foreta havnestatskontroll av utenlandske skip.

Havne- og farvannsloven ble gjort gjeldende på Svalbard fra 1. mai 2008 med nødvendige stedlige tilpasninger for øygruppen. Fiskeri- og kystdepartementet har ansvar for farvannsforvaltningen, og mulighet til å fastsette konkrete farledsreguleringer. Kystverket har fått det overordnede ansvar for navigasjonshjelpemidlene, og vil gjennomgå farledstrukturen for å kunne gi anbefalinger om bedre merking og pålagte seilingsleder. I de siste årene har antallet navigasjonsinnretninger økt for å bedre merkingen av leden til Kapp Amsterdam ved Sveagruven som følge av økt utskipping av kull. Kystverket skal vurdere cruisetrafikken på øygruppen med tanke på ytterligere tiltak. En særskilt utfordring for sjøsikkerhetsarbeidet er den manglende sjøkartleggingen i store deler av farvannet rundt Svalbard.

Overvåking av trafikken er et viktig bidrag for sikker ferdsel til sjøs. Det er innført rapporte-

ringsplikt gjennom SafeSeaNet for fartøyer over en bestemt tonnasje grense eller minstelengde, fartøy med en viss mengde bunkers ombord, og for alle fartøyer som fører farlig eller forurensende last. Kystverket har ikke samme tilgang til overvåkningsdata på Svalbard som på fastlandet, og som følge av dette er det fastsatt en egen forskrift om posisjonsrapportering for fartøy i farvannet ved Svalbard. Det vil også bli vurdert å innføre AIS på Svalbard. Regjeringen arbeider med å utvikle et satellittbasert AIS-system, som på sikt kan dekke havovervåkingen i nord.

8.4.3 Videreutvikling av det internasjonale transportsamarbeidet

Det er etablert et godt samarbeid på transportområdet i Barentsområdet. På nasjonalt nivå foregår samarbeidet i Barents Euro Arctic Transport Area (BEATA). Kommunikasjonsgruppen, som er tilknyttet Barents regionråd og på norsk side representert ved fylkeskommunene, deltar i dette samarbeidet. BEATA har arbeidet med å utforme en transportstrategi for området, blant annet gjennom å få fram transportkorridorer som binder to eller flere av landene sammen i et felles transportmarked. Arbeidet er krevende, ikke minst på grunn av forskjeller i ansvarsdelingen mellom landene og ulike næringsinteresser innenfor og mellom landene.

Innen rammen av den Nordlige Dimensjon ble det på et utenriksministermøte høsten 2008 besluttet å opprette et partnerskap for transport og logistikk. Det geografiske nedslagsfeltet er langt videre enn Barentsområdet, det vil imidlertid være et fokus på øst-vestkorridorer i nord. Norge, Island og Russland er likeverdige partnere med EU i Nordlige Dimensjon. Det er fra norsk side lagt vekt på at partnerskapet bør bidra til konkrete prosjekter, og at internasjonale finansieringsinstitusjoner deltar i partnerskapet. Innenfor partnerskapet skal det arbeides med å vurdere relevans av og muligheter for investeringstiltak på kort og lang sikt. Det arbeides for at partnerskapet skal være operativt fra 2010. Barents link/NEW-korridoren er blant prosjektene som inngår på norsk side. BEATA vil være bidragsyter til arbeidet i partnerskapet.

Samferdselsdepartementet ønsker å videreutvikle samarbeidet på transportområdet gjennom mer strukturerte samarbeidsformer bilateralt med Russland, Finland og Sverige. Det vil være naturlig å bygge videre på Barentssamarbeidet. Departementet ønsker at arbeidet skal ha en

mer praktisk karakter, og vil derfor i større grad enn tidligere trekke de statlige transportetatene inn i samarbeidet.

Økt etterspørsel etter havnetjenester må møtes av havner og vertskommuner gjennom strategiske og ordinære planprosesser. I regjeringens forslag til ny havne- og farvannslov er det foreslått at kommunene får større frihet til å organisere havnevirksomheten. Dette kan bidra til økt samarbeid mellom norske og russiske havner, noe som aktualiseres av økt olje- og gassutvinning på norsk, og særlig russisk side.

8.4.4 Norske områder i nord som næringsstrategisk plattform

I arbeidet med Nasjonal transportplan og nordområdene har det fra flere hold blitt påpekt et behov for å analysere den videre utviklingen av infrastrukturen i området. Dette er spesielt knyttet til mulighetene for nærmere samarbeid med Nordvest-Russland, men dreier seg i et infrastrukturperspektiv også om samarbeid med Sverige og Finland.

I regjeringens nordområdesatsing har det lenge blitt arbeidet med planer om å utvikle de norsk-russiske grenseområdene fra å være stengsel for økonomisk aktivitet til å bli samarbeidsområder. I regjeringens nordområdestrategi fra 2006 ble det foreslått å etablere en økonomisk og industriell samarbeidssone som omfatter både norsk og russisk territorium i grenseområdet i nord. Som et første ledd i dette arbeidet er det satt i gang et såkalt tvillingby-samarbeid mellom Kirkenes og Nikel. Det arbeides parallelt med en rekke tiltak for å lette trafikken i grenseområdet (grenseboerbevis, forenkling av visumsprosedyrer m.m.).

Skal det norsk-russiske grenseområdet bli et slikt samarbeidsområde, må det ses i sammenheng med utviklingen av infrastrukturen. Derfor er det naturlig å koble arbeidet med Nasjonal transportplan og arbeidet med nordområdestrategien.

Planene om et norsk-russisk økonomisk og industrielt samarbeidsområde i nord må ses i sammenheng med den forventede utbyggingen av petroleumfeltene i Barentshavet. Det er forventet omfattende utbygginger på russiske felt i kommende tiår. Dette kan gi behov for servicehavner og annen landbasert virksomhet som skal betjene petroleumsvirksomheten til havs. I første omgang gjelder dette Sjtokman-utbyggingen der viktige investeringsbeslutninger etter planen skal treffes første halvår 2009. Fallende oljepriser og den in-

ternasjonale finanskrisen skaper usikkerhet om tidspunktet for oppstart, men det kan neppe være tvil om at de enorme petroleumsressursene på russisk side vil bli utvunnet i tiårene som kommer. Dersom en avtale om avgrensning av kontinentalsokkelen i Barentshavet kommer på plass, vil det også kunne bli aktuelt med utnyttning av eventuelle petroleumsressurser i det som i dag er omstridt område.

Klimaendringene med den påfølgende smelting av havisen vil også skape en ny situasjon, med mulighet for nye transportårer i nord mellom Atlanterhavet og Stillehavet over Polhavet. En slik utvikling vil kunne gi økt behov for havnetjenester i Nord-Norge. Det vil samtidig oppstå behov for å få nye internasjonale regelverk for transporter gjennom arktiske farvann gjennom FNs sjøfartsorganisasjon IMO.

Petroleumsutviklingen i Barentshavet, ikke minst på russisk side, og nye transportveier mellom Stillehavet og Atlanterhavet vil på sikt skape nye muligheter og nye utfordringer for deler av Nord-Norge. Det er også behov for å vurdere om transportinfrastrukturen i Nord-Norge i tilstrekkelig grad bygger oppunder næringsutviklingen innenfor fiskeri, reiseliv og turisme.

Regjeringen mener derfor at det i forlengelsen av Nasjonal transportplan 2010–2019 er behov for en særskilt gjennomgang av transportinfrastrukturen i nordområdene. En slik studie skal omfatte alle transportformene og ha et tidsperspektiv som strekker seg utover 2020. Dette er nødvendig for å kunne fange opp og vurdere effekter av en utvikling i nordområdene som det er knyttet stor usikkerhet til. Det er behov for en bedre koordinering av fremtidige planer for større infrastrukturinvesteringer i de berørte landene, og en samlet vurdering av ulike lokale initiativ til transportløsninger sammenholdt med trafikkgrunnlaget.

Regjeringen vurderer om det er mulig og hensiktsmessig å utvikle de deler av Nord-Norge som ligger særlig gunstig til når det gjelder utviklingen på russisk side, til en næringsstrategisk plattform i relasjon til utvikling i Barentshavet generelt og utbyggingen på russisk side spesielt. En slik strategi må ha et langt tidsperspektiv.

Et viktig formål vil være å få på plass en plan for en hensiktsmessig og velfungerende infrastruktur og industriell logistikk på norsk side, sett i sammenheng med en realistisk utvikling av russisk landbasert virksomhet i tilknytning til petroleumsvirksomheten til havs. Norske områder og norske tjenester i nord bør kunne gi positive bidrag til utviklingen på russisk side. Samtidig kan

de forventede store investeringer på russisk side og på russisk sokkel gi vekstimpulser til norske områder. En slik utvikling vil dessuten kunne være et viktig bidrag til å fremme norsk-russisk samarbeid og forståelse og derfor ha positive utenrikspolitiske virkninger. På samme måte kan utviklingen av havnekapasitet i nord være viktig for fremtidige sjøruter over Polhavet, noe som også kan bety en stimulans til utviklingen i landsdelen.

Skal områder i nord utvikles til en næringsstrategisk plattform av denne typen, forutsettes det blant annet at det fra norsk side gjøres et arbeid for å få den nødvendige kunnskapen om behovet for framtidig transportinfrastruktur. Transportinfrastrukturen og logistikken i Nord-Norge er utviklet med utgangspunkt i nåværende regionale og lokale behov og det nasjonale stamnettet er i hovedsak bygget for å knytte landet sammen. Den nye utviklingen man ser konturene av vil stille helt nye krav til viktige deler av transportinfrastrukturen i nord.

I et arbeid for å utvikle områder i nord til en næringsstrategisk plattform, er satsingsområder innen følgende fire hovedfelt aktuelle:

- Tradisjonell transportinfrastruktur (veg, bane, sjø og fly) for bedre tilgjengelighet, legge til rette for en samarbeidssone og bedre eksportmuligheter.
- Industriell tilrettelegging som åpner for større etableringer av bedrifter, både norske, russiske og andre, i et norsk-russisk samarbeidsområde.
- Maritim sikkerhet og service rettet mot den økte sjøtransporten i Barentshavet, nye sjøruter mellom Atlanterhavet og Stillehavet og petroleumsvirksomheten til havs.
- Iverksetting av ytterligere tiltak for å lette grensepasseringen.

Ansvar for en eventuell strategi med sikte på denne type næringsstrategisk plattform må ligge hos statlige myndigheter i nært samspill med lokale og regionale myndigheter.

I arbeidet med å vurdere infrastrukturen vil det være naturlig å bygge videre på, og utvide, den etablerte norsk-russiske arbeidsgruppen, og å styrke samarbeidet med finske og svenske myndigheter. I arbeidet skal behovet for en koordinert planprosess for en langsiktig utvikling av infrastrukturen i grenseområdene vurderes. I tillegg til vegutbygging, skal behovet for havnetiltak, jernbanetiltak og tilretteleggingstiltak for større industrietableringer utredes.

Når resultatene fra utredningen foreligger, vil det bli vurdert å utarbeide en overordnet strategi for infrastrukturutviklingen i Nord-Norge, basert på det en fra norsk side vurderer som de mest realistiske utviklingsscenariene i Barentsregionen.

Utredningen skal være en viktig del av grunnlagsmaterialet for neste Nasjonal transportplan. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til innretning og organisering av utredningsarbeidet, men legger til grunn at det skal igangsettes i 2010.

9 Transportpolitikk i byområdene

Regjeringen vil:

- Styrke satsingen på stamnettet for veg og jernbane i byene for å øke framkommeligheten – rushtidsforsinkelsene for næringslivets transporter og kollektivtransporten i de største byene skal reduseres i planperioden.
- Bedre miljøet i byene gjennom å gjøre det mer attraktivt å bruke miljøvennlige transportformer og ved å stimulere til bruk av tiltak som begrenser personbilbruken. Staten skal bidra blant annet gjennom en omfattende forbedring av jernbanen i og rundt de største byene, en kraftig satsing på sykkeltiltak og bedre tilrettelegging for kollektivtransporten, og ved å utvide belønningsordningen ytterligere.
- Styrke det systematiske arbeidet for å redusere klimagassutslippene og miljøproblemene i samarbeid med 13 byer gjennom prosjektet Framtidens byer.
- Bidra til utvikling av kollektivknutepunkter og til universell utforming av kollektivtransporten.
- Være pådriver for å tilrettelegge for en mer helhetlig virkemiddelbruk i byområdene. Det skal stilles sterkere politiske krav, basert på faglig kunnskap, til helhetlige areal- og transportplaner og til sammensetningen av tiltakspakker, for å sikre framtidsrettede transportløsninger i byene.
- Styrke lokale og regionale myndigheters innflytelse i transportpolitikken gjennom forvaltningsreformen, og ved å bedre mulighetene for å satse på lokal kollektivtransport.
- Etablere og videreutvikle samarbeidsarenaer mellom forvaltningsnivåene og bruke avtaler for å få en mer rasjonell transportpolitikk i byene.

9.1 Mål for den nasjonale transportpolitikken i byområdene

I den nasjonale økonomien gir byene med sin kompetansetetthet et viktig bidrag til økonomisk vekst. Bomiljø, møteplasser, store felles arbeidsmarkeder og kulturarenaer er, sammen med gode transportsystemer for både person- og godstransport, viktige forutsetninger for å få til dette.

Byenes sterke vekst er et resultat av bedrifters lokaliseringvalg og enkeltpersoners bostedsvalg. Veksten skaper press på arealene i og rundt byene og konkurransen om plassen øker. Mye tyder på at sentraliseringen vil fortsette, sammen med en fortsatt vekst i arbeidspendlingen til storbyene. Regjeringen vil gjennom en rekke tiltak bidra til å dempe befolkningsveksten i byområdene. Det vil likevel bli flere innbyggere og arbeidsplasser, som betyr økt reiseaktivitet og utfordringer knyttet til framkommelighet, trafikkikkerhet, miljø og arealbruk.

I tråd med Soria Moria-erklæringen har regjeringen gjennomført tiltak for å bidra til en framtidig kollektivtransport. Belønningsordningen er doblet i perioden og utvidet til flere byer og byområder, som et tiltak for å øke andelen som reiser med kollektivtransport, sykkel eller gange på bekostning av bruk av personbil. Samferdselsdepartementet har vektlagt en politikk der samferdselsinvesteringer i byområdene ses i sammenheng med prioritering av framkommelighet for kollektivtransport. Sykkel og gange er gitt høyere prioritet. Bevilgningene til jernbaneinvesteringer er økt med 140 prosent siden regjeringsskiftet. Regjeringen viderefører og forsterker innsatsen på alle disse områdene i denne meldingen.

Det er en utfordring for transportplanleggingen at befolkningsveksten i Norge er sterkest i noen av de områdene av landet der trafikken er størst. Samtidig er det i byene potensialet for å få overgang fra personbil til kollektive transportmidler, sykkel og gange er størst.

De 13 byene som er med i Framtidens byer står for 14 prosent av de nasjonale klimagassutslippene. Utslipp fra vegtrafikk utgjør over halvparten av samlede utslipp i byene. Skal byene lykkes med å kutte sine klimagassutslipp, må også utslippene fra vegtrafikken ned. Reduserte utslipp må ligge til grunn for all areal- og transportpolitikk, slik at transportbehovet reduseres og transporter overføres til mindre miljøbelastende transportmidler. Dette vil bygge oppunder regjeringens mål for klima- og miljøpolitikken.

Regjeringens transportpolitiske hovedmål for de største byområdene er å redusere rushtidsfor-

sinkelsene for næringslivets transporter og kollektivtransport og å fremme en mer pålitelig kollektivtransport.

Byområdene har mange kollektivreisende som vil nyte godt av forslaget om å avsette mer ressurser til å gjøre transportsystemet mer tilgjengelig og universelt utformet. Den økte innsatsen for å utvikle gode knutepunkter som letter overgangene mellom transportformene er viktig for å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv.

Regjeringen vil satse betydelig på infrastruktur for veg og bane i de største byene i planperioden for å bedre framkommeligheten og bidra til et bedre miljø. Mange langtransporter fra distrikts-Norge som skal videre til kontinentet må gjennom byene. Tiltak for å bedre framkommeligheten i byene er derfor også av betydning for distriktene. Utbygging av hovedvegnettet i byområdene kan ha positive effekter for det lokale miljøet, men må balanseres mot utbygging av jernbane og annen satsing på kollektivtransport. For godstransporter i byene skal det gjennomføres tiltak som bidrar til økt framkommelighet, spesielt gjennom utvikling av effektive godsterminaler og gjennom riksvegtilknytning til disse.

Omfattende statlige investeringer i infrastruktur vil ikke være tilstrekkelig til å møte den sterke transportveksten som forventes i de største byene, og det vil verken være samfunnsøkonomisk fornuftig eller gunstig for miljø og arealbruk å møte veksten gjennom infrastrukturinvesteringer alene.

Flere av de største bykommunene har klart å dempe veksten i bilbruken og stadig flere tar i bruk andre transportmidler enn bilen. Samtidig som en ser utfordringer for miljøet, mener regjeringen at regionforstørring gjennom utvikling av infrastrukturen er en viktig strategi for å nå regionalpolitiske mål. Dette vil særlig være aktuell politikk mellom større og mindre byområder, og må kombineres med satsing på kollektivtransport og areal- og transportplanlegging. Regjeringen legger samtidig stor vekt på et velfungerende transportnett mellom lokalsamfunn av ulik størrelse og kobling mellom disse, og inn mot større byområder og storbyregioner. Omegnskommunene til byene legger ofte til rette for bosetting og handelsvirksomhet med lokalisering som er vanskelig å betjene tilfredsstillende med kollektivtransport. Dette har bidratt til økt personbilbruk. Regjeringen ønsker derfor å rette økt oppmerksomhet mot bykommunes omegnskommuner, der

transportutviklingen går i feil retning, og bidrar til økte klimagassutslipp.

Både stat, fylkeskommune og kommune har ansvar for virkemidler i areal- og transportplanleggingen. Det er behov for et bedre samarbeid mellom fylkeskommune, bykommune og omlandskommuner for å tilrettelegge for gode og sammenhengende gang-, sykkel- og kollektivtilbud og en arealbrukspolitikk som bygger opp under dette.

Fra enkelte hold har det blitt tatt til orde for en sterkere *direkte* statlig styring av transportpolitikken i de største byområdene og av kollektivtransporten for å få en raskere omlegging av transportsystemet i mer miljøvennlig retning. Regjeringen mener at de beste langsiktige løsningene sikres gjennom aktiv lokal involvering og styring. Staten skal bidra gjennom å styrke det faglige beslutningsgrunnlaget og arenaene for samhandling, gjennom å formulere tydeligere mål for transportpolitikken, ved å stille krav til utredninger av større nye samferdselsinvesteringer og til ivaretagelsen av miljø i bypakker samt ved å stimulere til mer dristig areal- og transportpolitikk gjennom økonomiske virkemidler.

Regjeringen har også vært opptatt av å gi lokale myndigheter flere virkemidler i sitt arbeid for å utvikle mer effektive og miljøvennlige transportsystemer ved arbeid med forskrift for køprising, mulighet til å bruke bompenger til drift av kollektivtransport, mer effektive planverktøy for samordnet areal- og transportplanlegging samt et lovarbeid som vil åpne for å etablere et system for finansieringstilskudd på omsetning av drivstoff i et utvidet omfang.

Regjeringen vil føre en transportpolitikk som bidrar til å stimulere kommuner og fylkeskommuner til å ta i bruk virkemidler som begrenser personbilbruken og oppmuntrer til bruk av mer miljøvennlige transportformer. Gjennom klimaforliket er det sikret bred politisk tilslutning for en slik linje i Stortinget. Tunge arbeidstaker- og næringsorganisasjoner som LO, NHO og de fleste transportbrugerorganisasjonene støtter opp om dette. Regjeringen er opptatt av å bidra til en bred forankring av en slik politikk. Dette er viktig for å sikre stabilitet og forutsigbarhet når politikere og andre aktører skal fatte de mange krevende beslutninger som må til for å utvikle et lavutslippssamfunn, bedre bymiljøene og øke framkommeligheten gjennom gradvis strukturell endring av byenes transportavvikling.

Tabell 9.1 Folkemengde i de største byområdene. Registrert 2008, framskrevet 2020 og 2030. Absolutte tall og prosent.

| | 2008 | | 2020 | | 2030 | |
|--------------------|----------------|----------------|-------------------------|----------------|-------------------------|--|
| | Absolutte tall | Absolutte tall | Endring ift. 2008 (pst) | Absolutte tall | Endring ift. 2008 (pst) | |
| Oslo | 560 484 | 695 910 | +24 | 778 450 | +39 | |
| Akershus | 518 567 | 622 120 | +20 | 696 600 | +34 | |
| Bergen | 247 746 | 303 730 | +23 | 317 580 | +28 | |
| Trondheim | 165 191 | 211 230 | +28 | 221 620 | +34 | |
| Stavanger | 119 586 | 157 310 | +32 | 165 880 | +39 | |
| <i>Hele landet</i> | | | <i>+14</i> | | <i>+24</i> | |

Kilde: Statistisk sentralbyrå. Befolkningsframskrivinger.

9.2 Transportutfordringene i byområdene vil tilta uten en omlegging av politikken

9.2.1 Sterk befolkningsvekst i de største byområdene mot 2020

Befolkningsprognoser viser at de største byene vokser raskt, og det forventes en sterkere befolkningsvekst i disse områdene enn i landet som helhet, jf. tabell 9.1.

Befolkningsveksten i byene kombinert med generell økonomisk vekst, økt bilhold og økt pendlingsomland inn til byene vil øke presset på transportsystemet og øke utfordringene som følger av transport.

Samtidig er det en regional byspredning, der befolkningsveksten også kommer i områder som ligger mer usentralt i forhold til etablert infrastruktur. Det har konsekvenser for transportsystemet og medfører et utbyggingsmønster som er ressurskrevende både transport-, areal- og energimessig.

Befolkningsveksten vil også bidra til at omfanget av godstransport øker og legger beslag på kapasitet i transportsystemene. I tillegg vil det bli ytterligere press på arealene i og rundt byene. Arealer til effektiv transportinfrastruktur for gods må derfor sikres gjennom helhetlig planlegging.

9.2.2 Arbeidsreisene er dimensjonerende for transportsystemet

Arbeidsreisene står for toppbelastningen av veg- og kollektivsystemene i byområdene. Fordelingen av arbeidsreiser på ulike transportmidler er en kritisk faktor som vil være avgjørende for om vi får en effektiv transportavvikling i byregionene.

Arbeidsreisene er i hovedsak konsentrert til to perioder på dagen på hverdager. Rushtidsperioden har over tid blitt lengre og forsinkelsene øker. Reisetidsmålinger rundt de fire største byene viser at rushtidsforsinkelsene øker og at rushperioden blir stadig lengre. Målinger av hastigheten for kollektivtrafikken viser at hastigheten i Stavanger og Trondheim er lavere i 2008 enn i 2005, mens det i Oslo/Akershus er en svak bedring.

Det har de siste 30-40 årene vært geografiske utvidelser av arbeidsmarkedene. Den gjennomsnittlige reiselengden til arbeidet har økt med ca. 20 pst i løpet av 20 år, mens den gjennomsnittlige reisetiden til arbeid er uendret. De lengste arbeidsreisene er i Oslos omlandskommuner.

Årsakene til økte reiselengder er både at flere har fått tilgang til bil og kan arbeide lengre unna hjemmet, og at det har vært en omfattende opprusting av transportinfrastrukturen som har muliggjort en sterkere integrasjon av arbeidsmarkedene. Endringer i næringslivets lokaliseringmønster har bidratt til integrasjonstendensene. Det har vært en betydelig framvekst av arbeidsplasser utenfor de sentrale byområdene. Dette er områder der bilbruken dominerer på arbeidsreisen.

Fordelingen av arbeidsreiser på ulike transportmidler har på landsbasis holdt seg tilnærmet uendret de siste 15 årene. Tabell 9.2 viser andelen bilførere og andelen som brukte kollektive transportmidler på arbeidsreisen i 2005, etter bosted.

Samlet sett foretas 65 pst av alle arbeidsreiser som bilførere. Medregnet bilpassasjerer, sto bilen for 70 pst av alle arbeidsreisene. Andelen som enten bruker kollektive transportmidler eller går er omtrent like stor (11-12 pst), mens ca. 5 pst av reisene foretas med sykkel.

Oslo skiller seg ut med en lavere andel som reiser med bil til arbeid enn andre byer. Til ar-

Tabell 9.2 Transportmiddelbruk på arbeidsreiser. Prosent.

| | Andel som bilfører | Andel med kollektivt |
|---|--------------------|----------------------|
| Alle | 65 | 11 |
| <i>Bosted</i> | | |
| Oslo | 41 | 32 |
| Omegnskommuner til Oslo | 68 | 16 |
| Bergen/Trondheim/Stavanger | 56 | 13 |
| Omegnskommuner til Bergen/Trondheim/Stavanger | 71 | 11 |
| Resterende 6 største byer | 68 | 9 |
| Mindre byer | 71 | 5 |
| Resten av landet | 72 | 5 |

Kilde: Reisevaneundersøkelsen 2005 (TØI-rapport 844/2006).

beidsplassene i sentrum av hovedstaden er det få som bruker bil, og også for omkringliggende bydeler er bilandelen relativt lav. Det er mange som går eller sykler, men først og fremst er det kollektivtransporten som har en stor markedsandel. Til sentrum i Oslo skjer nesten 2/3 av de motoriserte arbeidsreisene med kollektivtransport. Også i de tre andre største bykommunene er andelen som bruker bil til arbeid lavere enn i resten av landet. Andelene har avtatt siden begynnelsen av 1990-tallet.

Felles for de største byregionene er at andelen som reiser med bil til arbeid i omegnskommunene er høy, og har steget de siste 10-15 årene. Utviklingen med stor tilflytting og den høye andelen bilbruk på arbeidsreiser i omegnskommunene vil påvirke miljøproblemene i negativ retning, og blant annet bidra til økte klimagassutslipp.

Tilgangen på gratis parkering er den viktigste årsaken til valg av bil på arbeidsreisen. Reisevaneundersøkelsen viser at 90 prosent av de yrkesaktive kan parkere på arbeidsplassens egne plasser. De aller fleste av disse plassene kan disponeres gratis av de ansatte, og vanligvis er det også god tilgang på plasser. Begrenset parkeringsmulighet er først og fremst situasjonen i sentrum av storbyene. Selv om det er et akseptabelt kollektivtilbud, velger de aller fleste å kjøre bil når man har mulighet for det og gratis parkering ved jobben.

9.2.3 Satsing på kollektivtransport er nødvendig – men ikke tilstrekkelig

Transportøkonomisk institutt har analysert hvordan ulike virkemidler og kombinasjoner av virkemidler må iverksettes for å oppnå mål om økte kollektivandeler, basert på realistiske antakelser

om befolkningsutvikling, utvikling av kollektivtilbudet og vegutbygging, prisutvikling for bruk av bil og kollektivtransport og økt bilhold (TØI-rapport 955/2008). Over en tiårsperiode vil en utvikling basert på disse forutsetningene innebære at kollektivtransportens andel av motoriserte reiser reduseres dersom ikke ytterligere tiltak settes inn.

Modellen som er anvendt, er bygd opp med nøkkeltall fra 48 byer, hvorav seks er norske. Den er et verktøy som gir makrobetraktninger av virkemiddelbruk, og angir en overordnet gjennomsnittlig effekt for hele byområder. Modellen tydeliggjør effekten av virkemidler. Ved bruk av bydata-modellen er det utviklet et sett med indikatorer for et «typisk norsk byområde». Resultatene gir en beskrivelse av hva som er en trolig/potensiell effekt for et gjennomsnittsområde, når betingelsene endres.

Tabell 9.3 viser at det er nødvendig med kraftig virkemiddelbruk for å opprettholde eller øke kollektivandelene. Eksempelvis vil en strategi der kollektivandelen skal holdes uendret i en 10-årsperiode bare ved å redusere takster, kreve en takstreduksjon på 40 pst. For å øke kollektivandelen med ett prosentpoeng må takstene reduseres med 80 pst. Ved kombinert virkemiddelbruk kan kollektivandelen økes med ett prosentpoeng ved å redusere takstene med 20 pst, øke antall avganger med 20 pst og øke kostnadene ved å bruke bil med 10 pst. Selv om det må tas høyde for variasjoner mellom byområder, viser modellen at en kommer vesentlig lengre med en kombinasjon av tiltak rettet både mot bilbruk og kollektivtransport.

I alle tilfeller øker transportvolumet betraktelig, som følge av befolkningsvekst og økt bilhold. Selv kombinert virkemiddelbruk, rettet både mot

Tabell 9.3 Nødvendig styrke på virkemidler for å oppnå ulike målsettinger for kollektivandelen over en 10-årsperiode. Prosentvis endring.

| Virkemiddel | Øke koll.andel med 1 prosentpoeng | Uendret koll.andel |
|--|--------------------------------------|--------------------|
| <i>Enkelttiltak:</i> | | |
| Kostnader ved å bruke bil | +25 | +15 |
| Parkeringsplasser i sentrum | * | -50 |
| Antall kollektivavganger (frekvens) | +70 | +35 |
| Kollektivtakster | -80 | -40 |
| Framkommelighet | +50 | +25 |
| <i>Kombinerte tiltak:</i> | | |
| <i>Pakke 1: Hovedsakelig rettet mot biltrafikken</i> | | |
| – Kostnader ved å bruke bil | +10 | +2 |
| – Parkering i sentrum | -10 | -2 |
| – Framkommelighet | +20 | +20 |
| <i>Pakke 2: Bedre kollektivtransport samt prising</i> | | |
| – Kostnader ved å bruke bil | +10 | +10 |
| – Kollektivtakster | -20 | -5 |
| – Frekvens | +20 | +5 |
| <i>Pakke 3: Restriktive tiltak mot bil og moderat kollektivsatsing</i> | | |
| – Kostnader ved å bruke bil | +15 | +3 |
| – Frekvens | +10 | +10 |
| – Framkommelighet | +10 | +10 |

* Krever isolert sett en så sterk regulering av parkeringsplasser at modellen ikke takler dette.

Kilde: Transportøkonomisk institutt, rapport 995/2008.

å styrke kollektivtransporten og å begrense biltrafikken, krever sterk bruk av de ulike virkemidlene for å unngå at kollektivandelen faller dramatisk. Bilholdet er den sentrale faktoren som driver endringsprosessen.

Bydatamodellen ble benyttet som utgangspunkt for en undersøkelse av beslutningstakers vektlegging av mål for transportutviklingen og foretrukket virkemiddelbruk for å nå målene. Undersøkelsen var rettet mot politiske myndigheter, samferdselsadministrasjon og transportselskaper i Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og Kristiansand.

Undersøkelsen viser at lokale beslutningstakere har sterke forventninger til kollektivtransportens

rolle som løsning på transportutfordringene. Alle rangerte positive tiltak for kollektivtransporten høyere enn restriktive tiltak mot bilbruk, selv når målsettingen er å redusere bruk av bil i sentrum.

Dette tyder på manglende samsvar mellom den nødvendige virkemiddelbruken og beslutningstakernes foretrukne virkemiddelbruk for å løse dagens og framtidens transportutfordringer i byområdene. Evalueringen av belønningsordningen viser samme tendens. Ordningen har så langt ikke lyktes i å motivere beslutningstakerne i byene til å innføre restriktive tiltak, selv om dette er et viktig element i ordningen (jf. kapittel 9.4.1). Byanalysene gjennomført i arbeidet med Nasjonal

transportplan viser tilsvarende at selv om alle storbyregionene har satt seg ambisiøse mål for areal- og transportpolitikken, må det langt sterkere virkemiddelbruk til enn foreslått dersom målene om å dempe veksten i personbilbruken og overføre mer av transporten til kollektivtransport, sykkel og gange skal nås.

Med unntak av Oslo, er kollektivandelen lav på arbeidsreiser i de største byene. I omegnskommunene til de store byene er bilandelen høy og har steget de senere årene. I alle byområdene er transportomfanget høyt, og stigende. Regjeringen vil bidra til å snu denne trenden, og vil tilrettelegge for en langsiktig strukturell endring av byområdenes transportsystem. Dette er helt nødvendig for å nå målene om økt framkommelighet og bedre miljø i byområdene.

9.3 Kollektivtransportstrategi

For å nå målet om bedre framkommelighet og miljø i byene må andelen motoriserte reiser med kollektive transportmidler økes, samtidig som veksten i biltransporten dempes. Strategien for å nå dette målet innebærer dermed å overføre personreiser, spesielt i rushtiden, fra personbil til kollektivtransport. I tillegg må det tilrettelegges for at færre trenger å bruke bil. Regjeringen mener følgende tiltak vil bidra til en slik omlegging i planperioden:

- Sterkere fokus på arealplanlegging som reduserer behovet for bruk av personbil i og rundt byene og tilrettelegger for kollektivtransport, syklist og gående. Både i intensjonserklæringen for Framtidens byer, de reviderte retningslinjene for belønningsordningen og i KS1-prosessene som er igangsatt fra høsten 2008 er det lagt inn føringer om at samarbeid med nabokommuner og arealbruk skal inkluderes. For å styrke den regionale planleggingen i hovedstadsområdet, har regjeringen pålagt et plansamarbeid om areal- og transportplanlegging mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.
- En omfattende utbygging av jernbanens infrastruktur der kapasiteten er sprenget, dvs. rundt Oslo og ved Stavanger, Bergen og Trondheim. I Oslo-området slutføres utbyggingen av nytt dobbeltspor og nye stasjonsanlegg mellom Lysaker og Asker i 2011. Nytt dobbeltspor på Jærbanen ventes klar for trafikk fra 2010 og vil, kombinert med økt offentlig kjøp av togtenester, gi en sterk forbedring

av togtilbudet. Nytt dobbeltspor Oslo-Ski og dobbeltspor Bergen-Arna planlegges ferdigstilt i planperioden.

- Økt satsing på fornyelse og vedlikehold av jernbanens infrastruktur, som vil redusere antall forsinkelsestimer spesielt i de fire største byområdene. Sammen med virkningene av investeringene i nye dobbeltspor og kryssingsspor vil punktligheten og regulariteten for lokaltogene i rushtiden bli vesentlig forbedret. Den økte innsatsen som har vært gjennomført i inneværende periode trappes ytterligere opp for å motvirke forfallet som har pågått gjennom mange tiår.
- Økt setekapasitet og bedre tilbud i lokaltogtrafikken. Samferdselsdepartementet har framforhandlet en avtale der NSB innenfor de samme økonomiske rammer skal øke sin produksjon med om lag 15 prosent. Det er ventet at personellsituasjonen i NSB vil gjøre det mulig å øke produksjonen fra og med 2010. Gjennom kraftig vekst i infrastrukturbevilgningene i inneværende periode sikres en rask utbygging av ny kapasitet i sporet. NSB bestilte 50 nye motorvognsett i 2008. Kombinasjonen av ny infrastruktur og nytt materiell gir mulighet for en mer kundetilpasset ruteplan og et vesentlig utvidet togtilbud.
- Bedre ordninger for reisegarantier. Kollektivtransportbransjen har sett behovet for å styrke kundefokuset for å gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt og konkurransedyktig i forhold til bruk av bil. Kollektivtransportbransjen har derfor tatt initiativ til å innføre en nasjonal reisegarantiordning for å synliggjøre bransjens ambisjon om å ta enda bedre vare på de reisende ved driftsforstyrrelser og forsinkelser. Et konkret forslag til Nasjonal reisegarantiordning har vært på høring våren 2009. NSB og Jernbaneverket vil i 2009 utvide NSBs eksisterende reisegarantiordning til også å dekke forsinkelser som skyldes forhold ved infrastrukturen.
- Køprising og parkeringsrestriksjoner. Her har lokale myndigheter ansvar. Samferdselsdepartementet har gjennom den reviderte belønningsordningen fra 2009 styrket insentivene for innføring av køprising og andre bilbegrensende tiltak. Kommunene er også gitt mer effektive virkemidler for å utvikle en mer effektiv parkeringspolitikk.
- Opptrapping av bevilgningen til belønningsordningen til det dobbelte av bevilgningen i 2009 i løpet av første del av planperioden. Hvis

- byene viser en tydelig politisk vilje til å styrke bruken av virkemidler som begrenser personbilbruk vil Samferdselsdepartementet kunne inngå avtale på inntil 4 år med forutsigbar årlig bevilgning av belønningsmidler.
- Tilrettelegge for og prioritere kollektivtrafikk på veg ved å satse på knutepunkter, kollektivfelt, signalprioritering, teknologi for sanntids-/styringssystem langs vegkant, trafikkregulering og holdeplasztiltak. Her er ansvaret delt mellom statlige, regionale og lokale myndigheter. Statens vegvesen har et utstrakt samarbeid lokalt for å bidra til å iverksette disse tiltakene tilpasset lokale planer for bruk av virkemidlene. Blant annet er sammenhengende kollektivtrasé med signalprioritering i Trondheim gjennomført i nært samarbeid med Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet vil arbeide for å etablere felles satsingsprogram mellom staten og lokale myndigheter for signalprioritering.
 - Økt innsats for å bygge kollektivfelt og utbedre kollektivknutepunkter og holdeplasser. Med regjeringens forslag i denne meldingen vil det bygges 80 km kollektivfelt på riksvegnettet. Videre kan 1 500-2 000 holdeplasser og nærmere 100 knutepunkter utbedres i løpet av planperioden.
 - Sikre kollektivtransporten best mulig framkommelighet. 1. januar 2009 trådte nye regler i kraft som forbyr bruk av minibuss i kollektiv- og sambruksfeltene med mindre det er sju eller flere passasjerer i kjøretøyet i tillegg til fører. Løyvepliktig persontransport, buss/drosje, er unntatt fra forbudet. Regjeringen er opptatt av å videreutvikle virkemidlene for å øke bruken av nullutslippskjøretøy, men vil prioritere framkommeligheten for kollektivtransporten. Statens vegvesen vil derfor sette i gang et forskningsprosjekt for å kartlegge nærmere bruken av kollektivfeltene og hvordan kapasiteten kan utnyttes på en mer effektiv måte, forutsatt at ikke kollektivtransportens framkommelighet forverres. Målet med prosjektet er å utvikle et bedre beslutningsgrunnlag for fremtidig politikk.
 - Arbeide for at busstransporten sikres tilgang til bykjernen og til kollektivterminaler med mest mulig gjennomgående kollektivfelt og aktiv trafikkregulering. Dette bør tas hensyn til ved utbygging av nye vegprosjekter og i bypakker.
 - Fastsette framkommelighetsmål for kollektivtransport i byområdene som deltar i prosjektet Framtidens byer i samarbeid med lokale myndigheter.
 - Satse på informasjonsteknologi for å styre trafikken bedre og for å informere trafikantene om gjeldende trafikksituasjon. Her har Statens vegvesen et ansvar. Statens vegvesen tar sikte på å bygge opp et mer pålitelig system for registrering av kjøretider, forsinkelser og køer i storbyområdene. Når dette er innført, vil det bli mulig å få en god oppfølging av framkommeligheten i riksvegnettet, og gi trafikantene god sanntidsinformasjon om den aktuelle trafikksituasjonen til enhver tid. Et slikt system, som også bør brukes til trafikkstyring, planlegges å være ferdigstilt i 2010. Statens vegvesens ITS-strategi inneholder også en rekke tiltak som skal etableres fram mot 2019, og som vil bidra i samme retning.
 - Økt satsing på trafikkstyringssentraler og samarbeid med politiet og lokale myndigheter for å overvåke og styre trafikken. Kunne reagere raskt ved uønskede hendelser i transportsystemet. Her er ansvaret delt mellom lokale og statlige myndigheter.
 - Etablere en nasjonal reiseplanlegger. Samferdselsdepartementet har tatt initiativ til etablering av en nasjonal reiseplanlegger for alle typer kollektivtransport. Dette vil kreve innrapportering av rutedata fra fylkeskommunale og kommersielle kollektivselskap. Målet er at de reisende på en enkel måte skal kunne finne og motta reiseinformasjon ved hjelp av internett og mobiltelefon ved utgangen av planperioden. I takt med at systemer for sanntids ruteinformasjon etableres skal den nasjonale reiseplanleggeren også formidle ruteinformasjon i sanntid.
 - Oppfordre og bidra til å tilrettelegge for samordning av kollektivtilbud og billettsamarbeid mellom ulike kollektivformer i og mellom fylker og regioner. For de reisende er det en stor fordel om det som i Oslo og Akershus er full overgang mellom alle typer lokaltransport og NSBs tilbud. Gjennom statens trafikkavtale med NSB forplikter selskapet seg til å bidra konstruktivt ved slike samarbeidsinitiativ.
 - Bidra til at det etableres et landsdekkende system for administrasjon og avregning for elektronisk billettering som er en forutsetning for å bruke elektroniske billettsystem på tvers av kollektivselskap.
 - Sikre gode kollektivløsninger i distriktene, blant annet ved å videreføre prøveprosjektet «Kollektivtransport i distriktene» og etablering av forsøk med heldekkende bestillingstransport i sammenheng med TT-tjenesten, jf. kapittel 8.

- Øke kollektivandelen på tilbringertjenesten til lufthavner i de store byområdene. Avinor støtter målet om at kollektivtrafikken må ta en økende andel av tilbringertjenesten ved lufthavnene fram mot 2020, og vil bidra innenfor de rammer og med de virkemidler selskapet rår over. Gardermoen, Flesland og Sola står for om lag 70 pst av de samlede utslipp fra tilbringertjenesten til norske lufthavner. Tilbringertjenesten til Oslo lufthavn, Gardermoen, har en kollektivandel på om lag 60 pst (flytog, tog, buss). Dette er høyt i internasjonal sammenheng. Avinor har likevel satt som mål at andelen skal økes til 70 pst i 2020. Bergen lufthavn, Flesland; Stavanger lufthavn, Sola og Trondheim lufthavn, Værnes, har i dag kollektivandeler på henholdsvis 21, 11 og 42 pst. Målet er å øke andelen på Flesland og Sola til rundt 30 pst i 2020.

9.4 Nærmere om tiltak i kollektivtransportstrategien

9.4.1 Om belønningsordningen

Som et ledd i å stimulere samarbeidet mellom forvaltningsnivåene, vil regjeringen videreutvikle belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byene. Bevilgningen til ordningen er mer enn doblet siden den ble innført i 2004, og omfatter langt flere byer og byområder. I dag er alle de 13 kommunene i Framtidens byer omfattet av ordningen. Regjeringen ønsker å holde et overordnet fokus på målene for byene, og i mindre grad fokusere på hvilke virkemidler som tas i bruk lokalt og regionalt for å nå dem.

Belønningsordningen ble evaluert av Urbanet analyse/Norconsult i 2007. Evalueringen viste at

Boks 9.1 Belønningsordningen

Belønningsordningen ble etablert i 2004 for å premiere byområder som fører en areal- og transportpolitikk som reduserer biltrafikken og øker bruken av kollektivtransport, sykkel og gange. Ordningen omfattet i starten de fem største byområdene, Oslo, Trondheim, Bergen, Stavanger og Kristiansand. Etter hvert ble også Tromsø inkludert og per 2009 er antallet byområder som inviteres til å søke økt til ni. Bevilgningene til belønningsordningen er også økt, fra om lag 75 mill. kr i 2004 til om lag 320 mill. kr i 2009.

ordningen har gitt et lite, men positivt løft for kollektivtransporten i de involverte byene. Den viser også at kollektivtransportens konkurransekraft er styrket i betydelig grad i perioden, og at det har vært en positiv utvikling i byene som har fått midler fra belønningsordningen. Utviklingen har vært bedre enn gjennomsnittet for nordiske byer.

Selv om tildelingskriteriene for belønningsordningen har sterk oppmerksomhet på restriktive tiltak mot biltrafikk, har det i liten grad blitt iverksatt slike tiltak i perioden. Byene opplever tildelingskriteriene som klare og hensiktsmessige, men mener at de i liten grad blir fulgt ved tildeling av midler. Evalueringen anbefaler at belønningsordningen videreføres, men at innretningen endres for å få bedre effekt av midlene.

Partene i klimaforliket ble enige om å styrke belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk. I forliket heter det at:

«En forutsetning for tildeling av midler fra belønningsordningen er at det iverksettes tiltak, eller nylig har blitt iverksatt tiltak, som virker begrensende på personbiltrafikken. Det er en lokal beslutning hvilke tiltak som iverksettes.»

Retningslinjene for belønningsordningen er revidert med virkning fra tildeling av midler i 2009. De reviderte retningslinjene er i samsvar med behandlingen av Klimameldingen og anbefalingene fra evalueringen av ordningen, og stimulerer tydeligere til en mer restriktiv virkemiddelbruk overfor personbiler, herunder å prøve ut kjøprising. Fra og med 2009 er det mulig å søke om enten ett-årig eller flerårig tildeling.

De byene som ønsker å forplikte seg til en målrettet innsats over flere år kan søke om flerårig tildeling og inngå rammeavtaler for inntil 4 år med gitt årlig bevilgning. For at Samferdselsdepartementet skal inngå avtaler om flerårig tildeling må søkerne blant annet ha fattet nødvendige lokale vedtak om bruk av restriktive virkemidler, og kunne dokumentere samsvar mellom mål og foreslåtte tiltak. Departementet legger også stor vekt på at det er eller blir etablert samarbeid med relevante nabokommuner. Søknaden skal reflektere mål og tiltak i eventuelle bypakker og byens deltakelse i prosjektet Framtidens byer. Utbetaling av de avtalte årlige bevilgningene forutsetter at tiltakene settes i verk og videreføres i tråd med inngått avtale.

Bevilgningen til belønningsordningen ble i 2009 doblet sammenliknet med bevilgningen i 2008, til om lag 320 mill. kr. Regjeringen legger opp til at bevilgningen til belønningsordningen

skal trappes videre opp til det dobbelte av 2009-bevilgningen i løpet av den første fireårsperioden.

9.4.2 Kjøprising

For regjeringen er det viktig at kollektivtransporten og næringslivets transporter får en bedre framkommelighet og at klimagassutslippene reduseres. For å lykkes med dette i de store byene, må persontransportene i større grad benytte kollektive transportmidler til arbeidsreiser, slik at mer vegkapasitet frigis til næringslivets transporter.

Regjeringen har åpnet for at de største byene kan bruke bompenger til drift av kollektivtransport, som er et viktig tiltak for å kunne øke innsatsen på den lokale kollektivtransporten. Kjøprising og sanering av parkeringsplasser (eller ikke å bygge nye) vil bidra til å dempe bilbruken og øke konkurransevnen for kollektivtilbud og gang/sykkel. En ensidig styrking av kollektivtilbudet gir langt mindre effekt.

Det er allerede i dag anledning til å tidsdifferensiere bompengetakstene. Formålet med ordningen skal fortsatt være finansiering, men differensiering av takstene vil kunne medføre en viss trafikkregulering. Med flere innkrevingspunkter, bevisst plassering av disse for å regulere trafikken og en mer tilpasset differensiering av takstene får man et kjøprisingssystem. Regjeringen vil understreke at det er opp til kommunene selv å avgjøre om de ønsker å innføre et system med kjøprising og at det er lokale myndigheter som må ta initiativ til å innføre prising.

Ot.prp. nr. 32 (2000-2001) med forslag til ny bestemmelse om vegprising i vegtrafikkloven ble lagt fram for Stortinget i desember 2000. Saken ble behandlet av Stortinget vårsesjonen 2001, men lovbestemmelsen i vegtrafikkloven § 7a om vegprising ble ikke satt i kraft. Arbeidet med utfyllende forskrifter er i gang, og lovbestemmelsen i vegtrafikkloven § 7a vil tre i kraft når forskriftene er ferdigstilt.

Skatter og avgifter har alltid fordelingsmessige effekter. Et system med kjøprising vil både ha positive og negative fordelings effekter. Blant de positive effektene er muligheten for en sterk forbedring av kollektivtilbudet. Dette har særlig lavinntektsgrupper og de som ikke har egen bil nytte av. Redusert reisetid og økt forutsigbarhet for bilreisende og kollektivreisende er positivt for alle. Næringslivet kan få store økonomiske gevinster ved at køene reduseres. Barnefamilier med store avstander mellom hjem, barnehage og arbeidsplass vil ha nytte av at køer unngås. For de fleste

vil nytten av redusert reisetid og økt forutsigbarhet overgå den økte kostnaden kjøprising innebærer i deler av døgnet.

Evalueringen av forsøket med trengselsskatt kombinert med forbedret kollektivtilbud i Stockholm viste blant annet at tiltakene ga store, raske og kostnadseffektive resultater sammenliknet med andre typer tiltak. Biltrafikken over betalingsnittet ble redusert med 22 pst, framkommeligheten økte og reisetidene ble redusert i store deler av byen. Den omfattende opprustningen av kollektivtransporten kom på plass først, men effektene var nesten totalt fraværende før avgiften på bilkjøring ble innført.

Regjeringen har satt i gang et lovarbeid som åpner for å etablere et system for finansieringstilskudd på omsetning av drivstoff i et utvidet omfang. For å unngå at ordningen fører til mer kjøring for å unngå påslaget, vil den måtte begrenses til byområder der det ikke er lønnsomt å kjøre ut av området for å fylle drivstoff.

9.4.3 Utvikling av kollektivknutepunkter

Et viktig tiltak for å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv er å utvikle gode knutepunkter som letter overgangene mellom transportformene. Samferdselsdepartementet foreslår en kraftig styrking av den økonomiske innsatsen for å utvikle knutepunktene langs jernbanenettet og for kollektivtransporten langs riksvegnettet.

Regjeringen forventer at fylkeskommuner og kommuner arbeider mer aktivt i planleggingen av knutepunkter med gode overgangsmuligheter. Det må legges til rette for både korttidsparkering i forbindelse med henting og bringing («kiss and ride»), parkering for de reisende («park and ride») og for sikker sykkelparkering i tilknytning til knutepunktene.

Innfartsparkering vil gjøre det mer attraktivt å bruke tog, T-bane eller buss for daglige reisende som ellers ville brukt egen bil. Infrastrukturforvalter og reguleringsmyndigheten (kommunen) avgjør omfanget av parkeringstilbudet for de reisende. I den grad man kan kombinere de samfunnsmessige behov for atkomst og parkering med kommersielle behov bør det legges til rette for dette, slik at det offentlige kostnader reduseres og knutepunktene attraktivitet økes. Spesielt vil tilgang til ofte benyttede tilbud kunne bety mye. Dersom man kan handle på veg hjem fra jobben uten å endre foretrukket reiserute blir hverdagen enklere og man tilrettelegger for en reduksjon i det økende antallet bilbaserte handleurer.

Knutepunktet må utformes slik at det er tilgjengelig for alle og har korte og oversiktlige forbindelser mellom transportmidlene. All forskning viser at det er stor innebygd motstand mot å skifte transportmiddel på en reise. Ventetid, usikkerhet om videre korrespondanse og mindre attraktive omgivelser gjør at mange foretrekker andre transportalternativ. Det er også viktig at knutepunktene oppfattes som komfortable og trygge og at eventuell ventetid kan utnyttes positivt. Regjeringen er opptatt av å sikre økt mobilitet for alle grupper i samfunnet, og at kollektivandelen også økes markert for andre typer reiser enn arbeidsreiser. Dette innebærer et økt behov for å utvikle et kollektivtransportnettverk med effektive og attraktive knutepunkt.

Rikspolitiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging tilsier en tett utbygging ved knutepunkt. I tillegg til virksomhet som direkte henvender seg til de reisende, bør forretninger, kontorer og boliger lokaliseres på og ved knutepunkt for å bygge opp under offentlig transport og å redusere det samlede transportbehovet.

Utvikling av knutepunkt krever et nært samspill mellom aktørene, som kan representere både offentlige organer på flere forvaltningsnivåer og private interessenter. Fra statens side er det vanligvis Jernbaneverket og Statens vegvesen som er de aktuelle etater. I tillegg til ansvaret for jernbanens infrastruktur har Jernbaneverket ansvaret for offentlige atkomstarealer og parkering i tilknytning til stasjoner. Samferdselsdepartementet har klargjort Jernbaneverkets ansvar for innfartsparkering og Jernbaneverket utarbeider planer for dette.

Flere myndigheter har ansvar for utvikling av innfartsparkering, knutepunkt og stoppesteder. Statens vegvesen har hovedansvar for å initiere og koordinere planlegging, bygging, drift mv. av slike anlegg i nært samarbeid med blant annet Jernbaneverket og fylkeskommunene. Statens vegvesen skal også være pådriver for bedre kollektivtransport gjennom å bidra til kompetanseutvikling på og utenfor etatens ansvarsområder, ved å ta initiativ til og bidra til lokale prosesser og være aktiv pådriver for gjennomføring av tiltak. Samferdselsdepartementet vil igangsette et arbeid med sikte på å styrke og klargjøre dette ansvaret for å skape en mer helhetlig og samordnet politikk for utvikling av knutepunkt for kollektivtransport.

Oslo sentralstasjon er Norges viktigste kollektivknutepunkt. Overgangsmulighetene til og fra de øvrige transportmidlene er ikke gode nok og stasjonen er lite tilpasset utbyggingen av området

og endringer i vegsystemet. NSBs datterselskap ROM Eiendom AS har siden høsten 2005 ledet et stasjonsutviklingsprosjekt på Oslo sentralstasjon. I løpet av 2009 vil det bli innsendt forslag til reguleringsplan og mulig byggestart er 2012.

Regjeringen er opptatt av å videreutvikle Oslo sentralstasjon som kollektivknutepunkt med gode koblinger til T-bane, trikk og buss og med sykkel-parkering. Kapasiteten ved Oslo bussterminal er sprenget. God tilrettelegging for ekspressbuss og regionale busser er viktig for å utvikle et bedre transporttilbud og en endret transportmiddelfordeling. Oslo kommune har igangsatt et arbeid for å vurdere hvordan ny kapasitet kan sikres. Regjeringen foreslår å sette av 200 mill. kr til medfinansiering av bygging av en eventuell ny bussterminal. Et alternativ som bør vurderes særskilt er en samlokalisering av en ny bussterminal med Oslo sentralstasjon. Statens vegvesen og Jernbaneverket skal bidra aktivt i planleggingen. Det er naturlig at prosjektet ses i sammenheng med Oslopakke 3.

Oslo sentralstasjon og Oslo bussterminal er viktige for trafikanter fra mange andre fylker enn Oslo, og det er nødvendig å ha direkte riksvegtilknytning. Selve atkomsten vil derfor inngå i det statlige vegnettet etter 2010.

9.5 Tiltak for effektiv og bærekraftig godstransport i byer

Konsentrasjonen av befolkning og næringsvirksomhet i byene og byenes omland fører til et stort behov for vare- og godstransport på et veg- og gatenett som har kapasitetsproblemer. Byene, og spesielt hovedstadsområdet, er også knutepunkt for godshåndtering som betjener resten av landet.

Godstransporten må være en del av en funksjonsdyktig helhet hvor behovet for en effektiv og miljøvennlig gods- og persontransport løses samtidig som hensynet til byutvikling og bomiljø er ivaretas. Samspillseffektene mellom person- og godstransport er store fordi de konkurrerer om samme knappe transportkapasitet. Problemstillinger knyttet til helhetlig transportpolitikk på tvers av forvaltningsnivåer, arealpolitikk og forpliktede avtaler vil også gjelde for gods i by.

For større byer er det en tendens til at mer av terminal og lagerfunksjonen legges utenfor bykjernen når byene vokser. Samtidig er behovet for varelevering i bykjernen stort. Dette er transportskapende, og det er betydelige målkonflikter mellom godstransport og andre hensyn. På tilsvaren-

de måte er det konflikter mellom terminaler/vare-distribusjon og bomiljøer der varedistribusjon er konsentrert. Et eksempel er lokalisering og tilførselsveger til Alnabru i Oslo og bomiljøene i området.

Transportøkonomisk institutt har på oppdrag fra departementet gjennomført en studie av gods-transport og logistikk i byer. I prosjektet er det forsøkt å gi økt innsikt om funksjoner, problemer og mulige tiltak for gjennomføring av effektiv og miljøvennlig godstransport i byer. En utfordring har vært å etablere et faktagrunnlag for å gi mulighet for økt presisjon i planlegging av godstransport i byer og å forbedre analysemetodene der godstransport i byer inngår.

Studien viser at bare et fåtall land har utviklet en eksplisitt nasjonal politikk for godstransport i byer. Problemene håndteres vanligvis på lokalt eller regionalt nivå. Dette fører ofte til manglende konsistens mellom nasjonale, regionale og lokale mål.

Regjeringen mener det er svært viktig å utvikle knutepunkt både for å legge til rette for effektive intermodale transportløsninger og sektorvise transportløsninger. Tiltak som bidrar til å endre transportmiddelfordelingen for persontransport, som styrket kollektivtransporttilbud og køprising, vil avlaste vegnettet for persontransporter og bidra til reduserte forsinkelser for bil- og lastebiltrafikken.

Andre aktuelle tiltak kan være:

- Bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi for å øke effektiviteten i byenes gods-transport. Sikre tilgjengelighet til laste- og losse-soner og utnytte sonene mer effektivt og fleksibelt. Dette kan redusere miljøbelastning og transportkostnader ved vareleveranser i byene.
- Konsolidering og samdistribusjon av gods kan bidra til betydelig reduksjon i antall utkjørte km med tung bil i byens sentrum. Regjeringen vil vurdere forsknings- og utviklingsstøtte til gode pilotprosjekter som etableres lokalt.
- Utvikle regelverk som kan gi bedre samsvar mellom godsmengder, bilstørrelser og dimensjonering av varemottak.
- Ny kjøretøyteknologi. En sterk pådriver for utviklingen er reguleringer som setter standarden for tillatte utslipp for kjøretøy.

Samferdselsdepartementet vil gi Statens vegvesen ansvar for å bidra til samarbeid mellom aktorene og til å utvikle kunnskapsgrunnlag som kan bidra til effektiv og miljøvennlig godstransport i byene.

9.6 Sterkere krav til areal- og transportplaner og helhetlig virkemiddelbruk

9.6.1 Samordnet areal- og transportplanlegging i byene

Samordnet areal- og transportplanlegging er et viktig instrument for å oppnå miljøvennlige helhetsløsninger. Det er slått fast i rikspolitiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging at det i områder der befolkningstetthet kan gi grunnlag for kollektivbetjening som et miljøvennlig og effektivt transportalternativ, skal legges vekt på å tilrettelegge for kollektive transportformer ved utforming av utbyggingsmønsteret og transportsystemet. Sykkel som transportform skal tillegges vekt der det ligger til rette for det.

Regjeringen har også innført strengere regler for etablering av kjøpesentre. Forskriften om rikspolitisk bestemmelse trådte i kraft 1. juli 2008. Målet er å bidra til effektiv arealbruk, miljøvennlige transportvalg og å styrke by- og tettstedene. Kjøpesentre kan bare etableres eller utvides i samsvar med retningslinjer i godkjente fylkesplaner eller fylkesdelplaner.

Stortinget vedtok ny plandel av plan- og bygningsloven i juni 2008, jf. Ot.prp. nr. 32 (2007-2008). Den nye loven vil settes i verk fra 1. juli 2009.

Tidligere ga plan- og bygningsloven kommunene en del verktøy for å utøve en aktiv parkeringspolitikk, men den var ikke spesielt innrettet mot parkering som et trafikkregulerende virkemiddel i en samordnet areal- og transportplanlegging. I den reviderte loven er det en tydeligere kopling mellom areal- og transportplanlegging, og loven gjør det lettere å planlegge for et mer miljøvennlig transport- og utbyggingsmønster. Det er presisert at det i reguleringsplaner kan gis bestemmelser om trafikkregulerende tiltak og parkering. Den reviderte plan- og bygningsloven gir dermed kommunene et bedre verktøy til en offensiv parkeringspolitikk.

God tilgang til gratis eller rimelig parkering stimulerer til bruk av personbil. Derfor vil parkeringsrestriksjoner, i form av færre plasser og/eller høyere avgifter, være et godt virkemiddel for redusert bilbruk i byområdene. Lokale myndigheter, spesielt i byene, har i den senere tid blitt svært oppmerksomme på sammenhengen mellom parkering og bruk av bil, og flere byområder

Boks 9.2 Pilotforsøk – tungtransportnett Groruddalen

Groruddalen er et område med mye næringsvirksomhet og tungtrafikk, både som gjennomgangstrafikk og trafikk knyttet til virksomhetene der. Bystyret i Oslo vedtok i 2006 at byrådet skulle utarbeide et eget tungtransportnett for Groruddalen som også kunne tjene som et nasjonalt pilotforsøk. Oslo kommune og Statens vegvesen mener det er nødvendig å se et eventuelt tungtransportnett i en større sammenheng for å få definert og løst problemene i Groruddalen.

Prosjektet har til hensikt å finne bedre løsninger for tungtransport. I tillegg skal prosjektet finne løsninger som bidrar til å redusere miljøulempen fra tungtransport, bedrer sjåførenes arbeidsmiljø og bedrer transportløsningene for næringslivet. Beboere, næringsliv og sjåfører er trukket inn i prosjektet gjennom en referansegruppe. I prosjektet skal det bli utarbeidet forslag til løsninger, kostnadsoverslag og konsekvensanalyser. Prosjektet skal også formidle prosesser og resultater som kan komme til nytte for lignende problemstillinger andre steder. Prosjektet ble påbegynt i desember 2007 og er planlagt avsluttet i 2009.

har etablert en restriktiv parkeringspolitikk ved nyetableringer av boliger og næringsbygg. I flere byer reduseres også antallet offentlig tilgjengelige parkeringsplasser, og/eller avgiften økes. Mens kommunene har gode muligheter til å kontrollere etableringen av nye parkeringsplasser og plasser på offentlig grunn, er imidlertid handlingsrommet overfor allerede etablerte plasser i privat eie sterkt begrenset. Det gjelder både private plasser som er offentlig tilgjengelig (f.eks. i tilknytning til kjøpesentre) og private plasser med reservert bruk (f.eks. i tilknytning til arbeidsplasser).

I prinsippet bør fordelene av en gratis eller subsidiert parkeringsplass i tilknytning til arbeidsplasser skattlegges på samme måte som fordelene ved arbeidsgiverbetalt månedskort, avis, telefon eller andre arbeidsgiverbetalte naturallytelser («frynsegoder»). I motsetning til andre vanlige frynsegoder, knytter det seg imidlertid store praktiske problemer til beregningen av den skattepliktige fordelene ved gratis/subsidiert parkering. Eksempelvis har mange arbeidsgivere noen tilgen-

gelige plasser, men ikke til alle arbeidstakerne. Skal brukeren av plassen skattlegges for fordelene ved gratis/subsidiert parkeringsavgift, må han eller hun være sikker på å få plass. Ellers er det ingen fordel å beskatte. Dessuten har mange gratis parkeringsplasser ved arbeidsstedet, uten å benytte den. I tillegg varierer verdien av en parkeringsplass nær sagt fra kvartal til kvartal i de ulike byene, og til ulike tidspunkt på dagen. I store deler av landet, der det er rikelig tilgang på gratis parkering for alle, er fordelene null. Det er ikke praktisk mulig å basere skattleggingen av en slik naturallytelse på satser som varierer etter hvilket område plassene ligger. Sjablongregler, av samme type som for eksempel beskatning av fordelene ved bruk av arbeidsgivers bil, virker på den annen side helt tilfeldig. Samferdselsdepartementet vurderer derfor problemene knyttet til beregningen av den skattepliktige fordelene som så store at det neppe er praktisk mulig å utforme et system som både er håndterbart og rettferdig.

For å ivareta de store lokale forskjellene både i verdien av en parkeringsplass og behovet for å begrense personbiltrafikken, ser Samferdselsdepartementet det derfor som mest hensiktsmessig å utvide det lokale virkemiddelapparatet, slik at kommunene gis bedre adgang til å kontrollere eksisterende private parkeringsplasser. I samråd med Samferdselsdepartementet og Kommunal- og regionaldepartementet foretar derfor Miljøverndepartementet en juridisk vurdering for å tilpasse lovverket slik at kommuner i sin samordnede areal- og transportpolitikk etter egen vurdering skal kunne avgiftslegge eiere av eksisterende private parkeringsplasser. Den juridiske vurderingen omfatter både kommunenes adgang til å innføre et lokalt pålegg om at private parkeringsplasser skal være avgiftsbelagt, og kommunenes adgang til å innføre kommunale avgifter på private plasser. Et viktig skille mellom de to alternativene gjelder hvem som får avgiftsinntektene; i det første tilfellet tilfaller inntektene eieren av parkeringsplassene (for eksempel kjøpesenteret), i det andre tilfellet tilfaller inntektene kommunen.

Samferdselsdepartementet vil i større grad enn tidligere vektlegge at intensjonene i bestemmelsene i plan- og bygningsloven, følges opp i byområdene – både i arbeidet med fylkesplaner og fylkesdelplaner, i framlegg av bypakker og ved flerårige tildelinger gjennom belønningsordningen.

Gjennom bedre og mer langsiktig planlegging må arealplanleggingen i byene blant annet sikre framtidig areal til godsterminaler knyttet til veg,

bane og sjøtransport slik at gode helhetlige miljøløsninger ivaretas. Dette er krevende, fordi konsentrasjon av godsvirksomhet til noen områder vil kunne føre til økt miljøbelastning lokalt selv om de samlede miljøbelastningene i regionen blir vesentlig mindre.

For å styrke den regionale planleggingen i hovedstadsområdet går regjeringen inn for å pålegge et plansamarbeid mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, jf. Ot.prp. nr. 10 (2007-2008) Om gjennomføring av forvaltningsreformen. Dette gjelder først og fremst samarbeid om framtidige areal- og transportløsninger i regionen. Miljøverndepartementet, som sentral planmyndighet, skal lede arbeidet med hvordan plansamarbeidet legges opp. Samferdselsdepartementet og andre berørte departementer skal delta sammen med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Arbeidet med pålagt plansamarbeid vil ses i sammenheng med andre pågående prosesser i hovedstadsområdet, som arbeidet med Oslopakke 3.

Regjeringen mener alle de største byene og byregionene bør utarbeide areal- og transportplaner som gir klare mål for hvordan en ønsker at transportmiddelfordelingen skal utvikles på lang sikt. Dette vil bli lagt inn som en generell føring til regionale og lokale myndigheter, jf. ny bestemmelse i plandelen til plan- og bygningslov (jf. § 6-1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging).

I arbeidet med neste Nasjonal transportplan vil det bli lagt vekt på i hvilken grad byene har lyktes i å nå målene for transportsystemet i prioriteringen av økonomiske ressurser.

9.6.2 Statens krav til helhetlig virkemiddelbruk

Regjeringen ønsker at staten skal være pådriver og tilrettelegger for en helhetlig virkemiddelbruk. Forvaltningsreformen vil få konsekvenser for transportsektoren gjennom en betydelig oppgaveoverføring, primært ved at ansvaret for øvrig riksvegnett og øvrige riksvegferjer overføres fylkeskommunene. Som følge av den endrede ansvarsdelingen vil staten i den framtidige transportpolitikken i byområdene legge økt vekt på riksveg- og jernbaneinvesteringer samt utforming og gjennomføring av bypakker.

Samferdselsdepartementet har tatt et første steg gjennom å stille krav om helhetlig virkemiddelbruk i bypakker. Gjennom framlegget av lovforslaget om å bruke bompenger til driftstiltak for kollektivtrafikk i et byområde, jf. Ot.prp. nr. 15

(2007-2008), har regjeringen stilt krav om at forslag om bompengepakker i byer skal innrettes slik at det foreligger en helhetlig plan for hvordan trafikk- og miljøutfordringer skal løses på kort og lang sikt. Det må være definert klare mål for hva etableringen av bompengepakken skal oppnå i det berørte området. Sammenhengen mellom virkninger på miljø- og trafikkutfordringene som skal løses og tiltakene som pakken foreslår, må dokumenteres. Satsing på kollektivtrafikk og gang- og sykkeltiltak må være en vesentlig del av den helhetlige framstillingen av bompengepakken.

Samferdselsdepartementet vil videreutvikle kravene til bompengepakker ved at det for framtidige pakker skal stilles krav om at helhetlige areal- og transportplaner foreligger der lokale virkemidler aktivt inngår. Målene for bypakker skal ta utgangspunkt i de overordnede nasjonale transportpolitiske målene om framkommelighet og miljø, herunder reduserte klimautslipp. Staten vil ved prioriteringer i framtidige bypakker være særlig positiv til pakker som viser vesentlige bidrag til å nå regionale og nasjonale klimamål.

Staten har det overordnede ansvaret for transportpolitikken, og regjeringen mener det er viktig at staten kommer tidlig inn i arbeidet med bypakker, for å sikre at alle partene tidlig etablerer en felles forståelse av utfordringer, mål og aktuelle virkemidler. De statlige transportetatene som bistår lokale og regionale myndigheter i arbeidet med å utforme bypakker skal vektlegge nasjonale hensyn og overordnede mål, slik at tiltak staten mener er nødvendige i utformingen av bypakker trekkes inn allerede i starten.

Regjeringen mener det må sikres at det tidlig i prosessen med bypakker gjøres en grundig faglig analyse av om tiltakene som foreslås i pakken gir måloppnåelse. Staten har ved etablering av ordningen med ekstern kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) fått et viktig verktøy i styringen av framtidige statlige investeringer. Krav til KS1 i byområder utløses dersom det legges opp til bruk av bompenger og/eller store statlige investeringer (sum over 500 mill. kr).

Gjennom KS1 vil det i en tidlig fase blant annet formuleres mål og avklares hvilke krav pakkene bør tilfredsstille. KS1-prosessene gir mulighet for en faglig vurdering av de konkrete transportmessige behov i de enkelte byområdene, og for å vurdere et bredt spekter av virkemidler for å løse slike behov. Eventuelle konflikter kan avdekkes tidlig og gi mer smidige prosesser mellom statlige og lokale myndigheter enn det erfaringer tilsier i dag. Det vil også kunne skape samarbeidsarenaer

som man kan dra nytte av i senere faser av arbeidet. Prosessen sikrer et faglig grunnlag for de politiske beslutningene.

Det er i dag en rekke lokale initiativ til bypakker der ekstern kvalitetssikring enten er igangsatt eller kan være aktuelt, blant annet i Bergen, Fredrikstad/Sarpsborg-området, Nord-Jæren, Drammen, Trondheim, Grenland, Tromsø og Kristiansand.

Østfoldbyene Moss, Fredrikstad, Halden og Sarpsborg har kraftig trafikkvekst og er i ferd med å utvikle miljø- og framkommelighetsproblemer som til nå har vært vanlig i større byer. Regjeringen ser derfor positivt på at det jobbes med å utvikle helhetlige planer for utviklingen av transporttilbudet i disse byene. Det er viktig at areal- og transportplanlegging ses i sammenheng og at planene omfatter mer enn den enkelte bykommune der dette er naturlig. Samferdselsdepartementet har lagt til grunn for rammene for konseptvalgutredning for Fredrikstad at Nedre Glomma ses under ett, herunder Sarpsborg.

Samferdselsdepartementet mener at byområder som ikke legger opp til bypakker også kan ha nytte av et faglig verktøy som konseptvalgutredningen. En metodeutvikling for konsepter i byområder kan være aktuelt for byer som deltar i prosjektet Framtidens byer, og som søker flerårige avtaler i belønningsordningen. Samferdselsdepartementet legger opp til en bred formidling av erfaringer fra faglige utredninger knyttet til KS1-prosesser.

Lokale bybaner og forvaltningsansvar

Det overordnede ansvaret for investeringer i og drift av bybaner er i dag tillagt fylkeskommunene og Oslo kommune. Investeringer i nye bybaner finansieres imidlertid i dag i hovedsak av staten gjennom ordningen med alternativ bruk av riksvegmidler. Etter forvaltningsreformen i 2010 vil også dette ansvaret ligge i fylkeskommunene. Kjøp av lokal kollektivtransport er et fylkeskommunalt ansvar. Dette gjelder også bybaner.

I de tilfeller der det er aktuelt med kombibanedrift (dvs. både bybane og tog på samme linjenett) slik som i Stavanger/Sandnes, er det behov for et nært samarbeid mellom Jernbaneverket, Statens vegvesen og lokale myndigheter både når det gjelder tekniske løsninger, finansiering og drift.

Det foreligger i dag planer for utvikling av lokale bybaner i flere områder/byer, eksempelvis Fornebu, Lørenskog/Groruddalen, Bergen, Sandnes/Stavanger, Grenland og Fredrikstad/Sarpsborg.

Fylkeskommunene har begrenset økonomisk evne til selvstendig å være ansvarlig for finansier-

ingen av slike tunge investeringsprosjekter. Bygging av bybaner har de senere år inngått som en del av en større bompengepakke (Bybanen i Bergen, T-baneutbygging i Oslo), og økt muligheten for fylkeskommunal/kommunal satsing på kollektivtransport. Etter forvaltningsreformen vil fylkeskommunene ha større forutsetninger for å gjennomføre denne type investeringer over egne budsjetter. Den løpende driften av baneløsninger er imidlertid forutsatt å være et lokalt ansvar, jf. for øvrig Fornebubanen og Bybanen i Bergen.

Forvaltningsreformen vil styrke lokale myndigheters mulighet til å prioritere og finansiere større infrastrukturtiltak i kollektivtransporten, slik som lokale bybaner.

Muligheten til å benytte bompenginntekter til drift av kollektivtransport vil også kunne gjelde drift av bybaner. Dette gir lokale myndigheter bedre forutsetninger for et ekstra kollektivtransportløft.

Statlig engasjement i de forberedende fasene av slike kollektivinvesteringer har vært en forutsetning blant annet i forhold til å finne finansieringsløsninger, og også knyttet til kostnadsfordeling i forhold til nødvendige tilpasninger på eksisterende jernbaneinfrastruktur.

Samferdselsdepartementet vil peke på at investeringer i tilrettelegging for buss og styrkede driftsopplegg for buss i mange tilfeller vil kunne gi et godt kollektivtilbud til en lavere pris enn utbygging av skinnegående transport.

I en del tilfeller er det mulig å se for seg at man først bygger ut egne dedikerte kollektivtraseer og høystandard holdeplasser for busser som på et senere tidspunkt kan bygges om til baneløsninger. Med en slik strategi vil man raskere kunne bygge ut et større banesystem når byggingen først tar fatt.

Med det økte ansvaret lokale myndigheter får i forbindelse med forvaltningsreformen og innføringen av anledning til å bruke bompenger til drift, mener departementet at ansvaret for bybaner fortsatt skal være tillagt lokale myndigheter. Når det gjelder kombibaner, som for eksempel er aktuelt i Stavanger/Sandnes, må staten inn som samarbeidspartner. Generelt er det en fordel med rendyrkede, og ikke delte, ansvarsforhold. Gode prosesser, planer og samarbeid er viktig i denne sammenheng.

Fordi utbygging av høykvalitets kollektivtilbud gir et bidrag og et potensial for en langsiktig endring av transportmiddelfordelingen vil Samferdselsdepartementet være positiv til godt gjennomarbeidede prosjekter i arbeidet med framtidige bypakker.

Boks 9.3 Framtidens byer

Prosjektet Framtidens byer skal danne grunnlag for et forpliktende samarbeid mellom staten og 13 kommuner i arbeidet med å utvikle klima- og miljøvennlige byer. Hovedmålet for arbeidet er å redusere byenes klimagassutslipp. Prosjektet er delt inn i fire tema; arealbruk og transport, stasjonær energibruk, forbruk og avfall og tilpasning til klimaendringer. Det fysiske bymiljøet skal også forbedres med tanke på økologisk kretsløp, sikkerhet, helse, opplevelse og næringsutvikling.

Sarpsborg, Fredrikstad, Oslo, Bærum, Drammen, Porsgrunn, Skien, Kristiansand, Sandnes, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø deltar i prosjektet. Innenfor byregionen samarbeider byene med nabokommuner og regionale myndigheter. Prosjektet ledes av Miljøverndepartementet. Samferdselsdepartementet leder arbeidet innenfor temaet arealbruk og transport.

9.6.3 Framtidens byer og arenaer for samarbeid

Transportpolitikken i byene preges av målkonflikter og styringsutfordringer, og konkurransen om knappe arealressurser vil bare øke. Dette stiller store krav til samarbeid og samordning mellom aktørene som har ansvar for areal- og transportpolitikken. Regjeringen er opptatt av at både formelle og uformelle arenaer utnyttes for å utvikle bedre samarbeid mellom aktørene i areal- og transportpolitikken.

Bruk av avtaler som virkemiddel for å få en mer helhetlig og rasjonell transportpolitikk i byområdene ble presentert i St.meld. nr. 24 (2003-2004) nasjonal transportplan 2006-2015. Regjeringen varslet i St.meld. nr. 26 (2006-2007) om Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand at den i forbindelse med framleggingen av Nasjonal transportplan 2010-2019 ville vurdere hvordan avtaler mellom staten og lokale myndigheter kan bli et effektivt redskap for en samordnet virkemiddelbruk i areal- og transportpolitikken.

De ulike bompengepakkenes som i dag er etablert i enkelte byområder er en form for avtaler som partene har forpliktet seg til å følge opp. Det er gjennom tverretatlig samarbeid, Framtidens byer og belønningsordningen etablert formelle

møteplasser mellom stat, fylke og by for erfaringsutveksling og utvikling av samarbeidsrelasjoner.

Regjeringen har etablert prosjektet Framtidens byer, der intensjonen er å få økt samhandling mellom lokale, regionale og statlige myndigheter for å oppnå bedre utnyttelse av tilgjengelige ressurser, utvikle mer effektive virkemidler og prøve ut nye tiltak for å fremme klima- og miljøvennlige byer. Det tas sikte på å inngå forpliktende avtaler mellom staten og byene på prioriterte samarbeidsområder. Staten vil i første rekke inngå slike avtaler med byer som har en offensiv tilnærming til klima- og miljøutfordringene.

Gjennomføringen av tiltak i Framtidens byer finansieres i hovedsak ved prioritering og målrettet bruk av ordinære midler som ligger inne i statlige, fylkeskommunale, kommunale budsjetter og lokale bypakker osv. Miljøverndepartementet stiller i tillegg midler til disposisjon for kommunenes deltakelse på samlinger og kurs, til faglig bistand, gjennomføring av felles utredninger og til informasjons- og formidlingsoppgaver.

Sommeren 2008 ble det inngått en intensjonsavtale mellom de 13 byene, Kommunenes Sentralforbund og fire departementer om mål og innsatsområder i programmet. I tråd med intensjonsavtalen skal det være sammenheng mellom byenes deltakelse i Framtidens byer, utforming av bypakker og fordeling av midler fra belønningsordningen. Framtidens byer er derfor en viktig ramme og arena for å utvikle både de uformelle og de formelle relasjonene mellom staten og de øvrige aktørene i utviklingen av helhetlig lokal areal- og transportpolitikk.

Et tverretatlig samarbeidsprosjekt i regi av Statens vegvesen har laget et felles innspill til Nasjonal transportplan med helhetlige areal- og transportstrategier for de mellomstore byregionene Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og Agderbyen. Hver byregion arbeider for å utvikle arenaer for samhandling og komme fram til avtalefestede transport- og arealpakker mellom statlige transportetater, fylkeskommuner og kommuner. Utvikling av regionale arenaer vil være grunnlag for ny samhandling, beslutning og gjennomføring av areal- og transportpolitikk. Samarbeidet har tatt utgangspunkt i nasjonale mål for å utvikle helhetlige areal- og transportløsninger i slike byregioner. Transportetatene bidrar til å utvikle tiltak som støtter opp under dette. Tre av de fire byregionene har deltakere i Framtidens byer og det ligger dermed godt til rette for å dele erfaringene med andre byområder.

Areal- og transportprosjektet i Kristiansandsregionen (ATP-prosjektet) viser at det er mulig å

få til et godt samarbeid på tvers av kommuner i en region. I arealdelen av prosjektet skal det utarbeides en overordnet arealplan for kommunene i regionen, som skal vedtas i 2009 og innarbeides i kommuneplanen for regionen. Planprosessen gjennomføres slik at resultatet kan bli en fylkesdelplan.

9.6.4 Oppfølging av byforsøkene

Med bakgrunn i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, inviterte Samferdselsdepartementet i 2001 sju byområder til å søke om å prøve ut alternative modeller for forvaltningsorganisering av transportsystemet i byområdene. Hovedformålet med forsøkene var å oppnå en bedre samordnet areal- og transportpolitikk i byområdene og bedre offentlig utnyttelse av ressursene på tvers av forvaltningsnivåene innenfor transportsektoren.

Det ble igangsatt forsøk i Bergen, Trondheim, Stavangerregionen og Kristiansandsregionen fra 1. januar 2004. Forsøkene i Bergen og Trondheim ble avsluttet etter de godkjente fire år, dvs. ved utgangen av 2007. Forsøket i Stavangerregionen avsluttes også i regi av Samferdselsdepartementet, men kan fortsette forutsatt at det inngås frivillige avtaler. Kristiansandsregionen har forlenget forsøket ut 2009.

Evalueringen av byforsøkene (Urbanet analyse og Nivi analyse, mars 2008) støtter tidligere utredninger som viser at dagens ansvarsdeling mellom kommunene og fylkeskommunene (og staten) på transportområdet ikke er optimal for å imøtekomme behov for en koordinert transport- og arealpolitikk. Ansvar for areal- og transportpolitikken bør samsvare bedre med den aktuelle arbeidsmarkeds-, bo- og serviceregionen.

Med utgangspunkt i den fragmenterte oppgavefordelingen mellom aktørene i byområder, med mange til dels små kommuner innenfor det geografiske pendlingsområdet til byen, vil det etter Samferdselsdepartementets syn være nyttig å gi mulighet for å styrke det inter(fylkes)kommunale samarbeidet på frivillig basis. Regjeringen vil derfor åpne for at også lovpålagte oppgaver, som ansvaret for kollektivtransport, kan inngå i et frivillig samarbeid.

9.7 Nasjonal sykkelstrategi og tilrettelegging for gående

For å nå målet om bedre framkommelighet og miljø, vil regjeringen bidra til at andelen som sykler og går kan økes. Satsingen på syklende og

gående er også begrunnet i regjeringens mål om å styrke folkehelsen gjennom økt fysisk aktivitet.

Regjeringen har som mål at sykkelandelen skal økes fra dagens 4-5 prosent til 8 prosent i planperioden. Regjeringen har i tråd med Klimameldingen vurdert et mål på 10 prosent, og kommet fram til at det vil være svært vanskelig å nå et slikt mål i planperioden, selv om det er ønskelig. Det er videre et mål at byer og tettsteder etablerer et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk. Statens vegvesen skal i samarbeid med kommunene arbeide for at 50 prosent av alle byer og tettsteder med over 5 000 innbyggere skal ha en plan for et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i løpet av 2009. Det er om lag 100 slike byer og tettsteder i Norge i dag. Dersom dette oppnås, vil det foreligge et godt utgangspunkt for videre planlegging for å følge opp innsatsen i planperioden.

Regjeringen prioriterer bygging av gang- og sykkelanlegg høyt i planperioden. Det er lagt til grunn at det skal bygges om lag 500 km nye gang- og sykkelanlegg i tiårsperioden, hvorav vel halvparten i byer og tettsteder. Statens vegvesen utvikler kontinuerlig funksjonskontrakter for driften av vegnettet, inklusive gang- og sykkelanlegg. Sammen med styrket kontroll og oppfølging vil dette gi forbedret drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg. I tillegg kommer effekten av at lokale og regionale myndigheter prioriterer bygging av sykkelanlegg høyere og sikrer sammenhengende sykkeltraseer.

For å få til utbygging av et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk, må flere utfordringer løses. Planlagte prosjekter må prioriteres med midler. Det er også nødvendig å få vedtatt planer for de aktuelle prosjektene. Et sammenhengende sykkelvegnett i en by vil ofte krysse mellom statlige og kommunale veier. Det er derfor viktig med god koordinering og et godt samarbeid mellom stat, fylke og kommune. Planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken bør inngå som en del av kommunenes øvrige planarbeid.

Det er en utfordring å få kommuner til å vedta reguleringsplaner som gir de beste sykkelønsningene. Årsakene til dette kan være mange, som knapphet på areal og motstridende ønsker som må veies opp mot hverandre.

Særlig i Oslo har mangel på vedtatte planer vært en utfordring. Det er derfor etablert et samarbeidsforum med deltakelse fra kommunen, Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet for å diskutere enkeltprosjekter og finne løsninger for å få gjennomført ulike prosjekter. Forumet bidrar

til mer fokus på enkeltprosjekter og problemstillinger knyttet til sykkel. Erfaringene fra forumet er gode, og tilsvarende samarbeidsforum vil bli vurdert i andre byer der det er vanskelig å få gjennomført gang- og sykkelprosjekter.

Statens vegvesen Region sør har i samarbeid med kommuner og fylkeskommuner inngått et forpliktende samarbeid om en konsentrert innsats for økt sykkelbruk i fem byområder. Målet er å oppnå synlige effekter på sykkelbruken på kort sikt (4 år). Alle kommunene i regionen ble invitert til å delta, og det ble plukket ut fem byer. Resultatene er positive, og Samferdselsdepartementet går inn for at modellen videreføres og utvides geografisk i planperioden 2010-2019.

For å nå målet om en sykkelandel på 8 prosent må flere virkemidler tas i bruk. Erfaringer fra andre land viser at det ikke er tilstrekkelig bare å tilrettelegge for syklist, hvis det samtidig legges like godt eller bedre til rette for andre transportmidler. Flere tiltak, som restriktiv parkeringspolitikk og kjøprising, kan medvirke positivt til å få flere til å sykle selv om dette ikke er hovedformålet med tiltaket. I utviklingen av hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder bør det i langt større utstrekning benyttes rimelige virkemidler som redusert fart i bygater til 30-40 km/t og sykling i blandet trafikk, eller etablering av sykkelfelt på bekostning av kjøre- og parkeringsareal for bil.

Potensialet for økt sykling og overføring fra bil til sykkel er størst i byer og tettsteder. Det er behov for en målrettet innsats for planlegging og bygging av sammenhengende hovednett for sykkel i slike områder. Samtidig må byggingen av gang- og sykkelveger prioriteres langs trafikkarlige veger som også er skoleveg.

Det er viktig at kommuner prioriterer tilrettelegging for syklist. Det må tenkes helhetlig og planlegges sammenhengende nett. Ved tildelinger, f.eks. gjennom belønningsordningen, vil staten legge vekt på kommunenes og fylkeskommunenes vilje til å tilrettelegge for sykkel og gange.

Det er viktig å ha god statistikk og gode trafikk-tall over hvor mange som faktisk sykler og dermed bruker de sykkelanleggene som er bygd. Dette vil også gjøre det lettere å prioritere bygging av nye sykkelanlegg. Statens vegvesen har startet arbeidet med å bedre dagens sykkeltegn.

Bilister og syklist er i dag to trafikantgrupper som ofte kommer i konflikt med hverandre. Årsakene til dette kan være mange. Samferdselsdepartementet har i oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2006-2015 vurdert om det bør gjøres endringer i trafikkreglene for å gjøre sykling

mer attraktivt. Departementet har kommet fram til at det ikke er hensiktsmessig å endre trafikkreglene. Det er imidlertid behov for å øke kompetansen om trafikkregler samt rettigheter og plikter hos begge trafikantgruppene. Samferdselsdepartementet vil derfor ta initiativ til en holdningskampanje rettet mot samspill i trafikken mellom bilister og syklist.

Planlegging av sykkelanlegg i byer og tettsteder er ofte komplisert og krevende da det er mange hensyn og interesser som må ivaretas. Dette stiller store krav til kompetansen til de som står for selve planleggingen. Det har vært vanskelig å rekruttere fagpersoner til planlegging av sykkelanlegg. Statens vegvesen skal arbeide med tiltak for å heve statusen for planlegging av sykkelanlegg. En mulighet er å organisere planleggingen av mange små sykkelprosjekter sammen, slik at utfordringen blir større og attraktiviteten øker.

Dersom det antas at inntil to km er akseptabel gangavstand til jobb, viser reisevaneundersøkelsen at 25 pst av de yrkesaktive har jobben innenfor gangavstand. Dette tyder på at flere kunne gå eller sykle til jobben enn de som gjør det i dag.

Samlet sett er over 55 pst av de daglige reisene som foretas som bilfører og bilpassasjer kortere enn fem km. Dette illustrer det store potensialet for å redusere bilbruken gjennom tilrettelegging for gående og syklende, og ved holdnings- og atferdsendring.

Det eksisterer i dag retningslinjer for når det kan tillates sykling mot enveiskjøring. Det er imidlertid stor variasjon fra sted til sted om politiet som skiltmyndighet tillater dette. Departementet vil arbeide videre med å få til en ensartet praktisering av dette.

Samferdselsdepartementet vil være pådriver og sikre at kunnskap om sykling og sykkeltiltak spres til viktige aktører, som kommuner, kollektivtrafikknæringen og arbeidsgivere. Det er etablert et faglig nettverk hvor 62 kommuner og fylkeskommuner samt Statens vegvesen deltar, som et forum for erfaringsoverføring og kunnskapsformidling.

Der staten går inn med betydelige midler til tilrettelegging for syklist, vil det bli stilt krav til at kommunene og fylker følger opp sin del av planene. Samferdselsdepartementet vil ta initiativ til at det i fellesskap med lokale myndigheter etableres et system i form av et såkalt *sykkelregnskap* for oppfølging av vedtatte planer. Et slikt system kan for eksempel vise:

- framdrift i gjennomføring av planen
- status for gjennomføring av planen etter to år

- hva som gjenstår og hvem har ansvar for gjennomføringen

Samferdselsdepartementet mener at et slikt system kan gi kommunen eierskap til planen, samtidig som det vil klargjøre ansvar. Slike sykkelregnskap er primært tenkt for byområder. Målet er at bykommunene kan bruke det til å styre mot vedtatte mål og måle effekten av de ulike tiltakene. Samferdselsdepartementet vil be Statens vegvesen utvikle en generell mal for et sykkelregnskap som byene kan bruke i sin oppfølging. Malen bør omfatte et bredere spekter av tema som er viktig for et attraktivt sykkeltilbud for alle.

Utbyggingsmønster, gang- og sykkelvegnett og infrastruktur for kollektivtrafikken må planlegges i sammenheng og bidra til at nettet for gående blir sammenhengende og universelt utformet. Skolevegene må sikres spesielt slik at det er trygt å la barna gå til og fra skolen. Av barn i alderen 6–15 år går eller sykler 60 pst. Det er et mål at 80 pst av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen.

Statens vegvesen skal utarbeide en nasjonal strategi for tilrettelegging for gående. Hensikten er å gjøre det mer attraktivt å gå. Mer gange på korte turer bidrar positivt til den enkeltes helse og livskvalitet, til mer aktivitet i lokalmiljøet og til å gjøre byer og tettsteder mer attraktive. Tilrettelegging for gående gjør det også mer attraktivt å bruke kollektive transportmidler.

Regjeringens mål om å få flere til å gå og sykle, må følges opp med tiltak for trafikksikkerhet rettet mot myke trafikanter. Trafikksikkerhet er omtalt i kapittel 11.

9.8 Utfordringer og prioriteringer i de fire største byområdene

9.8.1 Hovedstadsområdet – Oslo og Akershus *Utfordringer*

Hovedstadsområdet er landets mest folkerike region, med en transportinfrastruktur som er av både regional og nasjonal betydning. Oslo har hovedstadsfunksjoner knyttet til næringsliv, kultur, organisasjoner og offentlige og private virksomheter. Infrastrukturen ut til resten av landet må være velfungerende for å minske geografiske avstander i landet. De store mengdene lokale transport i og mellom Oslo og Akershus dominerer transportbildet.

Hovedutfordringene for hovedstadsområdet er biltrafikkvekst, trengsel i transportsystemet og miljøulemper av vegtrafikken. Det ventes en befolkningsvekst på over 20 pst i Oslo og Akershus fra 2008 til 2020 og opp mot 40 pst fram til 2030. Oslo kommune må alene passe inn en befolkning på størrelse med Stavanger kommune innen 2030.

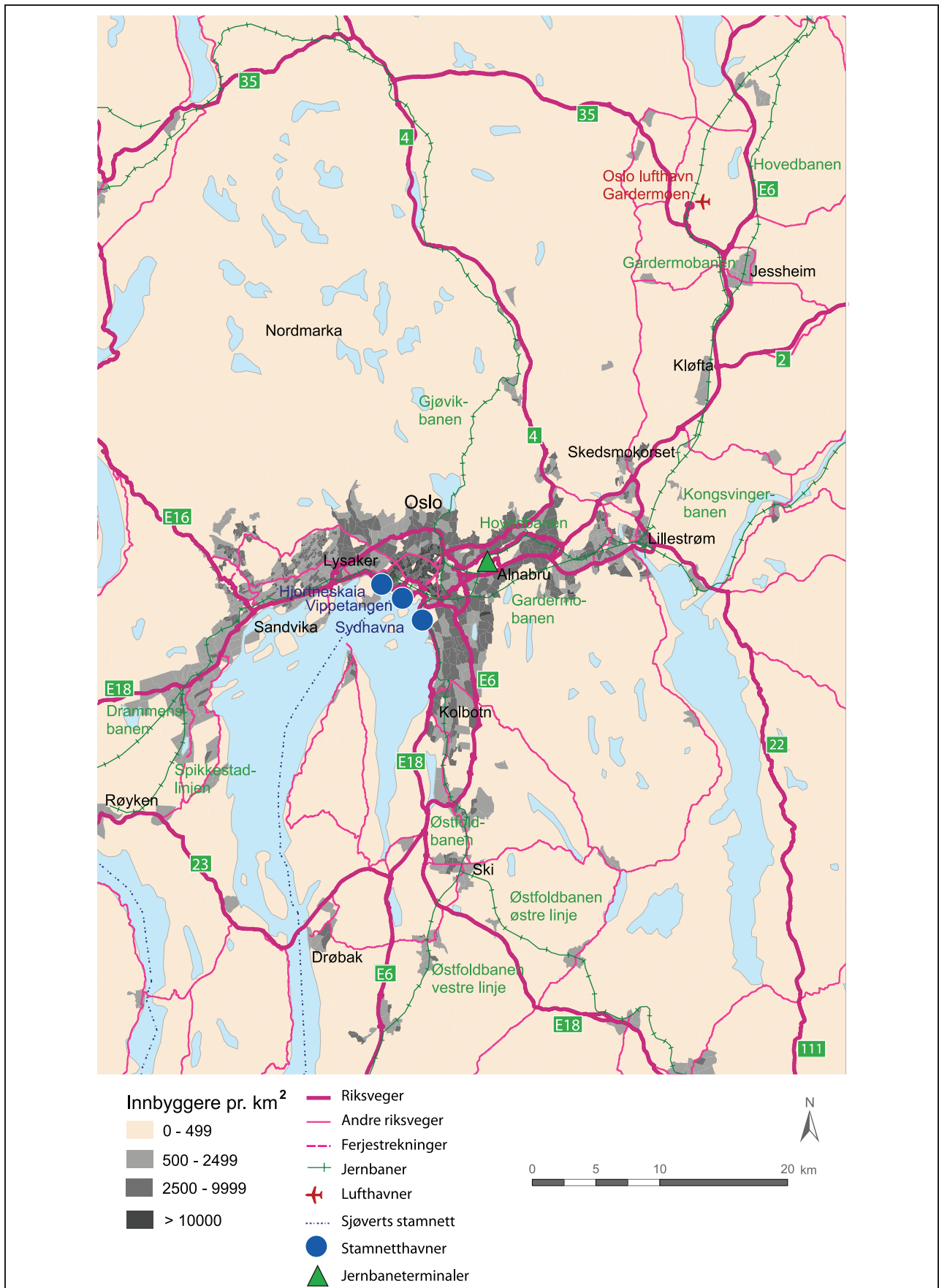
Samtidig er det i Oslo langt flere arbeidsplasser enn yrkesaktive, noe som gir store pendlerstrømmer mot sentrum av Oslo. Det er beregnet at veksten i transporttettersspørsmål vil være på om lag 30 pst fram mot 2025. Denne veksten skyldes ikke bare forventet vekst i bosatte og arbeidsplasser, men også at hver enkelt foretar flere reiser hver dag.

Dersom målene om en miljøvennlig og bærekraftig by skal nås, kan ikke Oslo indre by ta imot trafikkøkningen som ventes fram mot 2025. Også hovedvegssystemet vil få økte framkommelighetsproblemer dersom ikke bilveksten dempes mer effektivt enn prognosene for trafikkvekst tilsier. I byanalysen for Oslo og Akershus er det derfor lagt vekt på at det parallelt med gjennomføringen av Oslopakke 3 skal gjennomføres areal- og transportpolitiske tiltak. Dette innebærer en fortsatt konsentrert arealutvikling i Oslo og Akershus, og at den økte andelen nyetableringer av boliger og arbeidsplasser i Oslo sentrum og indre by gjennomføres som planlagt. Det er behov for å ta i bruk en pakke av tiltak som kan hindre biltrafikkveksten, særlig i indre by. Videreutvikling av kollektivtilbudet, og etablering av et trygt og attraktivt tilbud for gang- og sykkeltrafikk er viktige elementer i en slik pakke.

Dersom det ikke innføres tiltak som kan påvirke reisemiddelvalget, er det særlig antall bilturer som vil vokse fram mot 2025. Det vil i så fall innebære at Oslo-området på nytt kan oppleve det som på 1980-tallet ble betegnet som «kø, kork og kaos».

Sydhavna og Alnabruterminalen

Osloregionen er et viktig nasjonalt knutepunkt for godstransporter. De to store terminalene er Sydhavna og Alnabruterminalen. Alnabru er det nasjonale knutepunktet for godstrafikk på jernbane i Norge og det viktigste nasjonale terminalområdet for de store samlasterne (transportseksjoner som pakker om gods til større sendinger). Det er enighet mellom lokale og nasjonale myndigheter at funksjonene på Sydhavna og Alnabru skal utvikles videre på dagens steder. Terminalene har stor betydning både regionalt og nasjonalt for å få til ef-



Figur 9.1 Oslo og Akershus

fektive og miljøvennlige transport. Regjeringen er derfor opptatt av at de gis tilstrekkelige arealer for å kunne utvikle nasjonale intermodale knutepunkt i tiårene framover. Dette er viktig også for å bidra til å nå nasjonale klimamål.

Staten gjør nå store investeringer i jernbaneterminalen for å sikre en effektiv og miljøvennlig godstransport. Det er viktig at kommunen følger opp med nødvendige reguleringer slik at terminalen kan utnyttes, gods kan overføres fra veg til bane og den interne transporten gjennom Grovuddalen, som foregår mellom ulike terminaler i byen og i nabokommuner, kan reduseres.

Reguleringsplan for atkomst til Sydhavna er lagt ut til offentlig ettersyn. Det er utarbeidet tre alternativ i henhold til fastsatt planprogram. Alle alternativene for atkomst er tilpasset planen for selve Sydhavna.

Regjeringen vil gi tilknytningene til Sydhavna og Alnabruterminalen riksvegstatus.

Oslopakkene

En stor del av utviklingen av transportsystemet i Osloregionen skjer innenfor rammen av Oslopakkene. Stortinget sluttet seg til bompengeprogget for Oslopakke 3 gjennom behandlingen av St.prp. nr. 40 (2007-2008) Om Oslopakke 3 trinn 1 i mars 2008, jf. Innst. S. nr. 170 (2007-2008). Trinn 1 ble lagt fram for Stortinget for å komme raskest mulig i gang med nytt opplegg for bompengenkrevningen. Det ble ikke tatt stilling til prioritering av prosjekter og tiltak innenfor Oslopakke 3 gjennom behandlingen av trinn 1, men igangsatte prosjekter innenfor Oslopakke 1 og 2 ble vedtatt overført til Oslopakke 3.

Tabell 9.4 viser prosjekter som inngikk i Oslopakke 1 og 2 og som vil være fullført eller startet opp ved inngangen til planperioden 2010-2019. I tillegg vil det være gjennomført en rekke tiltak innenfor programområdene bygging av gang- og sykkelveger, trafikksikkerhets-, miljø- og kollektivtrafikktiltak.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen og Jernbaneverket gjennomført en konseptvalgutredning for Oslopakke 3. Videre er det gjennomført en ekstern kvalitetssikring av utredningen (KS1). Konseptvalgutredningen og kvalitetssikringen av denne bekrefter blant annet at det er knyttet stor grad av usikkerhet til kostnader og dermed også gjennomføring av det lokale forslaget til Oslopakke 3. I St.meld. nr. 17 (2008-2009) Om Oslopakke 3 trinn 2 tilrår derfor Samferdselsdepartementet at det legges opp til et opp-

legg for porteføljestyring av pakken, der porteføljen revideres løpende, som hovedregel i forbindelse med revisjoner av Nasjonal transportplan og etterfølgende handlingsprogram. Lokale myndigheter har sluttet seg til et slikt opplegg.

Statlige prioriteringer i planperioden

Staten bidrar med store midler i Osloregionen, både til investeringer i veg og jernbane samt til drift og vedlikehold av den statlige infrastrukturen.

Innenfor rammen til riksveginvesteringer er det foreslått et statlig bidrag på til sammen 4,4 mrd. kr til tiltak innenfor Oslopakke 3 for hele planperioden 2010-2019, hvorav om lag 2,1 mrd. kr i første fireårsperiode. For første fireårsperiode er det i tillegg lagt til grunn om lag 500 mill. kr i statlige midler til E18 Bjørvikaprojektet utenfor NTP-rammen. Videre er det lagt til grunn om lag 10 mrd. kr i annen finansiering til prosjekter og tiltak på riksvegnettet, hvorav om lag 4,5 mrd. kr i første fireårsperiode.

Innenfor rammene til riksveginvesteringer i Oslopakke 3 for perioden 2010-2013 er det forutsatt midler til restarbeider på prosjektene E6 Vinterbru – Assurtjern og E16 Wøyen – Bjørum som åpnes for trafikk i 2009. I tillegg er det lagt til grunn fullføring av de igangsatte prosjektene rv 150 Ulvensplitten – Sinsen og E18 Bjørvikaprojektet. Videre er det lagt til grunn at bygging av nye atkomster til Sydhavna fra E18 og til Alnabruterminalen fra E6 blir gjennomført i første fireårsperiode. Det er også lagt til grunn anleggsstart på prosjektet E16 Sandvika – Wøyen i første fireårsperiode, med fullføring i siste seksårsperiode.

I tillegg er det forutsatt statlige midler og bompenger til tiltak innenfor de ulike programområdene. De konkrete prioriteringene vil bli avklart gjennom Statens vegvesens arbeid med handlingsprogrammet for riksvegnettet og gjennom arbeidet med et samlet handlingsprogram for Oslopakke 3.

Videre vil det komme statlige midler til fylkesvegnettet gjennom rammetilskuddene til Akershus fylkeskommune og Oslo kommune fra 2010.

Akershus fylkeskommune har vedtatt at Fornebubanen skal etableres som regional bybaneløsning, jf. St.prp. nr. 1 (2007-2008). Ruter AS arbeider med forprosjekt. Det er naturlig at Fornebubanen ses som en del av Oslopakke 3.

På bakgrunn av at prosjektprioriteringene i Oslopakke 3 skal gjøres med utgangspunkt i porteføljestyring, har ikke regjeringen tatt endelig stilling til prioriteringene i perioden 2014-2019.

Tabell 9.4

| Område/prosjekt | Status |
|--------------------------------------|---|
| <i>Sentrale Oslo</i> | |
| E18 | Filipstad – Havnelageret (Oslo-tunnelen) |
| | Framnes – Filipstad |
| | Vestbanekrysset |
| | Festningstunnelen (rehabilitering) |
| | Bjørvikaprojektet |
| Rv 161 | Galgebergforbindelsen |
| Rv 162 | Kryss rv 4 – Torggata (Vaterlandstunnelen) |
| | Torggata – Fredriksgate (Dittenkvartalet) |
| Rv 190 | Teisenkrysset |
| | Ekeberg-tunnelen og kryss på Loenga |
| Ev 6 | Ryenkrysset |
| | Svartdalstunnelen og Lodalen |
| <i>Vest</i> | |
| E 18 | Effektivisering Bygdøy – Lysaker |
| | Lysakerkrysset øst |
| | Effektiviseringstiltak Lysaker – Asker |
| E 16 | Kjørbo – Brynsveien |
| | Wøyen – Bjørum |
| Rv 150 | Granfosslinjen (unntatt krysset v/Mustad) |
| | Mustadkrysset |
| | Krysset ved Radiumhospitalet |
| | Omlegging ved Bekkestua |
| <i>Nordøst</i> | |
| Rv 150 | Krysset ved Gaustad |
| | Sinsen – Storo |
| | Ullevålskrysset – Nydalsbrua |
| | Ulvensplitten – Sinsen |
| Rv 4 | Slattum – Skøyen |
| | Gjelleråsen – Slattum |
| Rv 159 | Knatten – Lørdagsrud – rv 22 |
| | Lørdagsrud – Strømmen kirke |
| <i>Sør</i> | |
| Ev 6 | Vassum – Vinterbru |
| | Skullerudkrysset |
| | Klemetsrud – Assurtjern |
| | Vinterbru – Assurtjern |
| <i>Større kollektivtrafikktiltak</i> | |
| | T-baneringen |
| | Kolsåsbanen, strekningen Sørbyhaugen – Åsjordet |
| | Kolsåsbanen, strekningen Åsjordet – Jar |

Detaljeringen innenfor foreslåtte rammer til riksveginvesteringer i denne perioden forutsettes nærmere vurdert og detaljert av styringsgruppen for Oslopakke 3, som grunnlag for arbeidet med neste nasjonale transportplan, jf. St.meld. nr. 17 (2008-2009).

Regjeringen legger opp til en omfattende opptrapping av innsatsen på jernbane i Osloregionen i planperioden, med et samlet investeringsbeløp på 14,6 mrd. kr. Til utbygging av nytt dobbeltspor på strekningen Oslo – Ski (inkl. Ski stasjon) er det lagt til grunn et investeringsbeløp på 11,7 mrd. kr i planperioden. Videre er det satt av 2 mrd. kr til fornying og reinvestering av Oslo-tunnelen (Oslo-prosjektet) i første del av planperioden. I tillegg foreslås et investeringsbeløp på 916 mill. kr til fullføring av Lysaker stasjon og nytt dobbeltspor Lysaker – Sandvika i første del av planperioden. Regionen vil ha særlig nytte av den sterke styrkingen av jernbanevedlikeholdet. Det foreslås et investeringsbeløp på 1 mrd. kr til tiltak på Alnabru godsterminal i planperioden.

9.8.2 Bergensregionen

Utfordringer

Som en av landets viktigste økonomi-, kompetanse- og innovasjonsregioner, er Bergensområdet viktig for vekst og verdiskaping på Vestlandet og landet forøvrig. Bergensområdet står foran en betydelig vekst i folketall og i trafikk. Den regionale integrasjonen i Bergensområdet og trafikkveksten vil øke i takt med fullføringen av hovedvegnettet og avvikling av det etablerte bompengesystemet. Hovedutfordringen er å håndtere veksten gjennom et tilpasset, effektivt og miljøvennlig transportsystem. Utvikling av kollektivtilbudet og etablering av et attraktivt tilbud for syklist og gående vil være viktige elementer.

Bergensområdet står foran store transportpolitiske utfordringer. Innen 2025 er det ventet over 70 000 flere personer som gjennom sine arbeidsreiser og hverdagslivets reiseaktiviteter vil bidra til økt transporttettersspørsmål. Forventet vekst i trafikken fram mot 2030 vil skape betydelige framkommelighetsproblemer med kø og store forsinkelser på store deler av vegnettet. Økningen i bilhold er den sterkeste drivkraften bak trafikkveksten.

Bergensprogrammet

Dagens transportpolitikk i Bergensområdet følges opp gjennom Bergensprogrammet, som ble vedtatt i 2002. Gjennom revisjon av bompengeordningen i

2006 ble det lagt til rette for en forsert og parallelle utbygging av Bybanen og rv 557 Ringveg vest gjennom låneopptak. Begge prosjektene er store og kostnadskrevede. Det er derfor en forutsetning at det ikke startes nye prosjekter før utbygging av disse er kommet så langt at man har full oversikt over kostnadsutviklingen i prosjektene og inntektsutviklingen fra bompengeneinnkrevningen. Tidspunkt for anleggstart på det tredje store prosjektet, Skansen-tunnelen, må vurderes i lys av dette. I den reviderte finansieringsplanen, der bompengeperioden er forlenget fra 2011 til 2015, er det lagt til grunn en samlet investeringsramme på 5,3 mrd. 2006-kr.

Tabell 9.5 viser prosjekter som vil være fullført eller startet opp ved inngangen til planperioden 2010-2019. I tillegg vil det være gjennomført en rekke tiltak innenfor programområdene bygging av gang- og sykkelveger, trafikksikkerhets-, miljø- og kollektivtrafikktiltak.

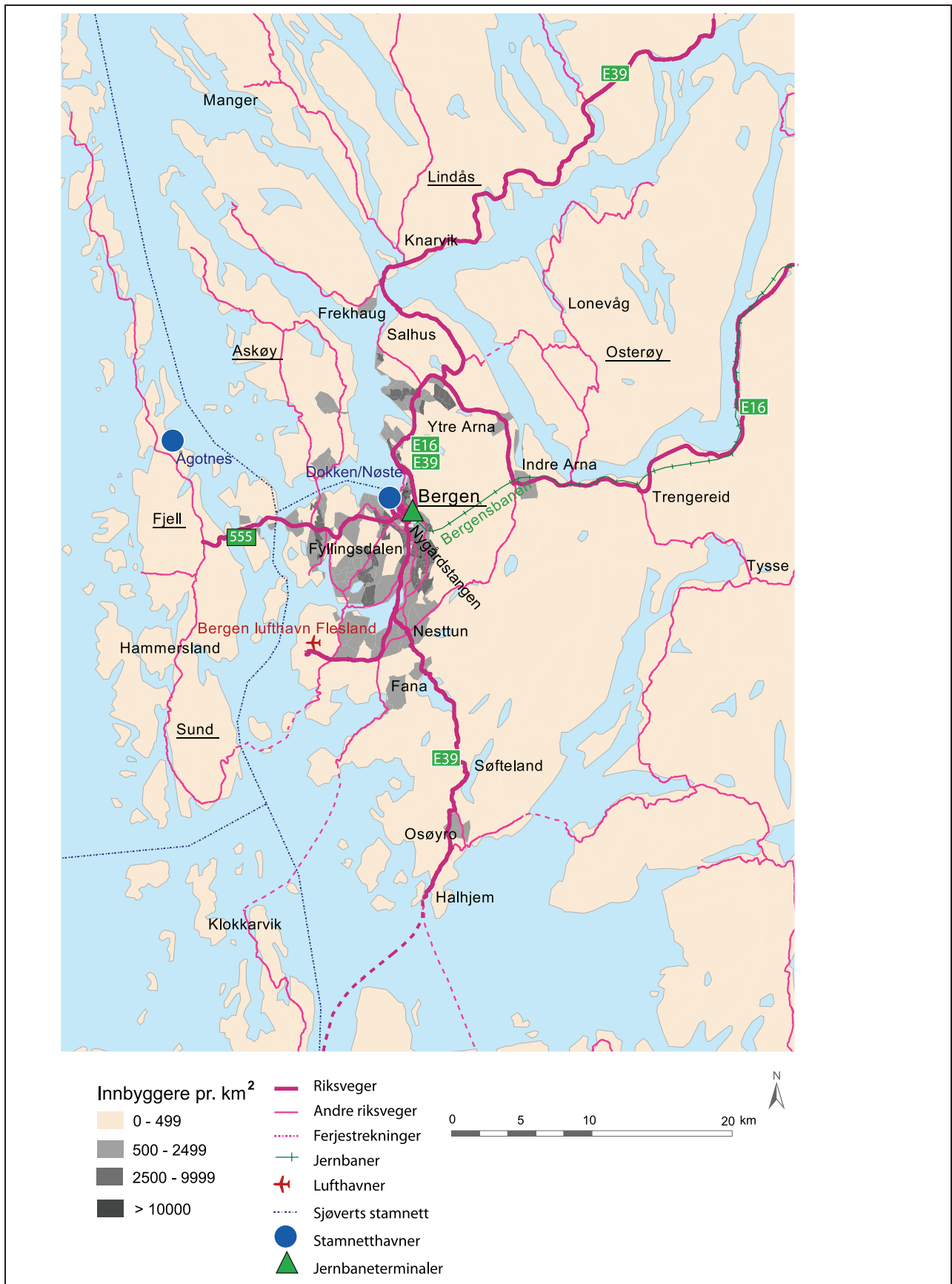
For å få best mulig nytte av investeringene som legges ned i første byggetrinn av Ringveg vest og Bybanen, går Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune inn for at andre byggetrinn for begge prosjektene ferdigstilles snarest mulig. Det er ikke rom for å finansiere andre etapper av Ringveg vest og Bybanen innenfor gjeldende innkrevningsordning. Bergen kommune har derfor fremmet et forslag om takstøkinger samt utvidelse av innkrevningsperioden med fire år. Det er lagt opp til at nødvendige politiske vedtak i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune blir fattet etter framlegging av denne meldingen. Gjennom St.prp. nr. 1 (2008-2009) er det gitt tillatelse til økt låneopptak for å finansiere nødvendig planlegging og prosjektering i 2009 og 2010.

Statlige prioriteringer i planperioden

Et samlet finansieringsopplegg for hele Bergensregionen vil legge bedre til rette for å samordne aktuelle tiltak i regionen. Det er gjennomført en konseptvalgutredning for dobbeltspor ArnaBergen og vegprosjektet Arnatunnelen. Dette arbeidet ble ferdig-

Tabell 9.5

| Område/prosjekt | Status |
|-------------------------------------|------------------|
| Rv 557 Ringveg vest (første etappe) | Fullføres i 2010 |
| Bybanen (første etappe) | Fullføres i 2010 |
| E39 Sørås – Hop | Fullført i 2007 |
| E39 Hop – Fjøsanger | Fullført i 2004 |
| Rv 580 Midtun – Hop | Fullført i 2003 |



Figur 9.2 Bergensregionen

stilt i 2008. Regjeringen har på bakgrunn av vurderingene som er gjort i kvalitetssikringsarbeidet besluttet at ny jernbanetunnel skal prioriteres i planperioden 2010-2019. Ny vegtunnel mellom Arna og Bergen vil bli inkludert i en ny KS1 som skal se på løsninger i transportsystemet for hele Bergensregionen, den såkalte regionpakke Bergen.

Innenfor rammen til riksveginvesteringer legges det i Bergensområdet opp til utbygging av E39 på strekningen SvegatjørnRådal, med 1 640 mill. kr i statlige midler i planperioden. I tillegg er det satt av 400 mill. kr i statlige midler til nytt Sotrasamband i siste del av planperioden. Sambandet til Sotra vil bli omklassifisert til riksveg i forbindelse med forvaltningsreformen. Begge prosjektene forutsettes delvis bompengefinansiert.

I tillegg er det forutsatt statlige midler til tiltak innenfor de ulike programområdene. Dette vil bli nærmere avklart gjennom arbeidet med handlingsprogrammet. Videre vil det komme statlige midler til fylkesvegnettet gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunene fra 2010.

På jernbane foreslås det for hele planperioden å sette av 1 032 mill. kr til dobbeltspor gjennom Ulriken tunnel og 468 mill. kr til kryssingsspor Arna. Videre foreslås det å sette av 154 mill. kr til utbygging til to spor på strekningen Bergen stasjonFløen som fullføres i første planperiode.

9.8.3 Trondheimsregionen

Utfordringer

I likhet med de andre storbyområdene, står Trondheim og Trondheimsregionen overfor betydelige transportutfordringer.

Kollektivtransporten mister markedsandeler og framkommeligheten for buss i Trondheim har blitt dårligere. Det er behov for utvikling og effektivisering av næringstransportene. Å legge til rette for og videreutvikle logistikknutepunktet på Brattøra med funksjonsdeling mellom bane, bil og båt vil bidra til at andelen gods til/fra Midt-Norge på sjø og bane kan øke. Den sterke transportveksten på bane gjør det imidlertid nødvendig å starte planleggingen av en ny lokalisering av jernbaneterminalen slik at et egnet areal kan sikres.

Etter nedlegging av bomringen ved utgangen av 2005, økte totaltrafikken over døgnet med om lag 5 pst, mens trafikken innenfor de tidligere betalingsperiodene økte med om lag 9 pst. I perioden 2003-2006 var veksten i biltrafikken dobbelt så høy som i kollektivtrafikken til tross for at Trondheim kommune økte tilskuddet til kollektivtransport betydelig i samme periode.

Boks 9.4 Nye Trondheim sentralstasjon

Nye Trondheim sentralstasjon blir Midt-Norges nye knutepunkt. Tog, buss og hurtigbåttrafikken skal knyttes nærmere hverandre i et tettere knutepunkt som omkranses av store næringsareal og servicefasiliteter.

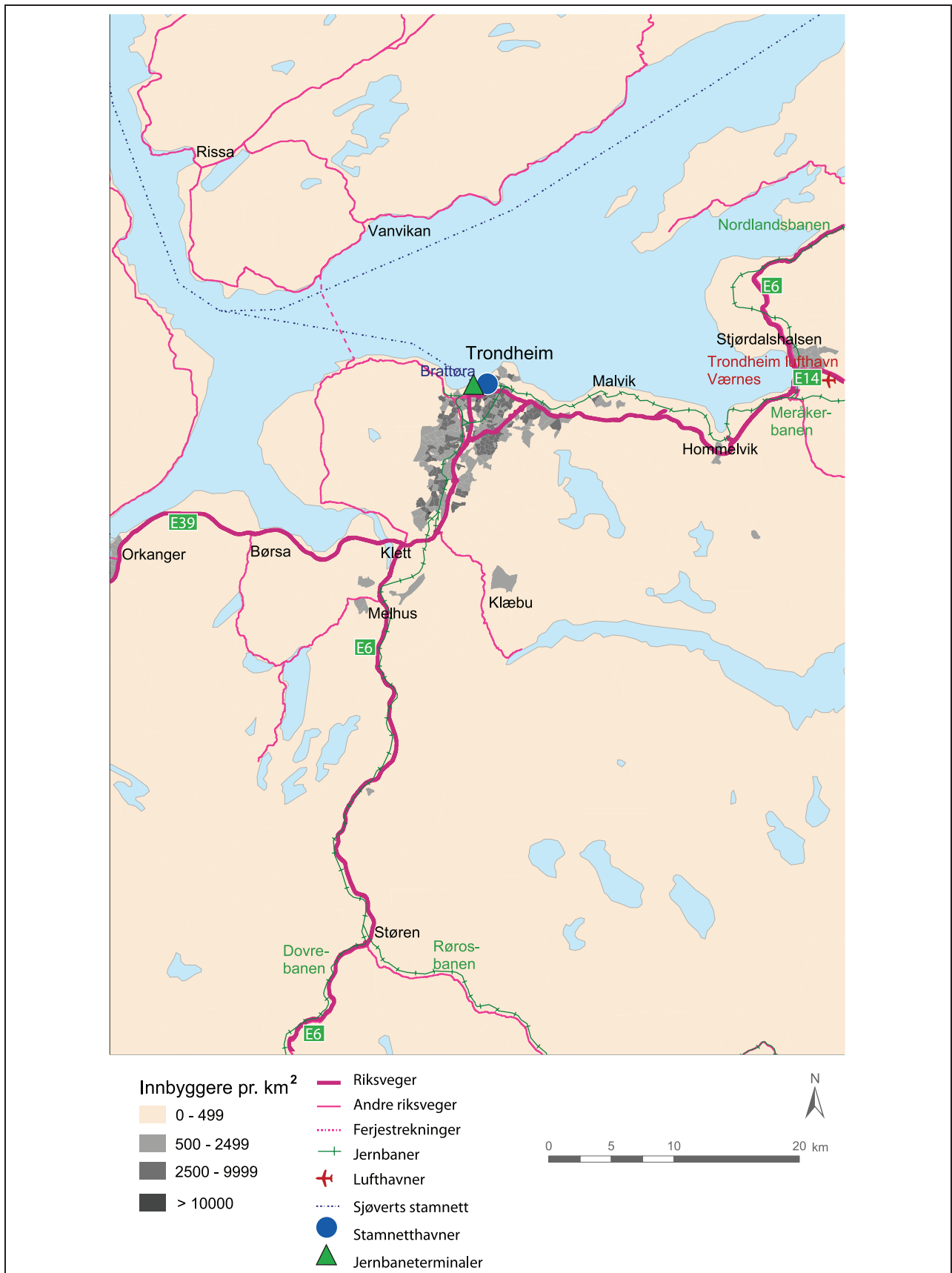
I dag ferdes rundt 10 000 tog- og busspassasjerer daglig over Trondheim sentralstasjon. Det forventes at passasjertallet vil stige vesentlig når hele Trondheim sentralstasjon er ferdig bygget.

Planene for Brattøra gjør det mulig å realisere visjonen om «byen møter vannet». Trondheim stasjon ligger omlag 100 m fra kaikanten. Stasjonen og kaia skal smelte sammen når tverrforbindelsen kommer på plass. I et miljøperspektiv gir store næringsarealer i direkte tilknytning til regionens viktigste kollektivpunkt minimalt transportarbeid. På stasjonssiden av Brattøra planlegges nybygg på tre til fem etasjer og på Brattørkaia nybygg på fem til sju etasjer. Folk fra store deler av regionen kan reise kollektivt til og fra de nye arbeidsplassene.

Renoveringen av den gamle og vernede stasjonsbygningen ble avsluttet og det første nye næringsbygget på sjøsiden sto ferdig høsten 2008. Det neste betydelige byggetrinn er tverrforbindelsen, som er en gangbro over stasjonsområdet til Brattørkaia. På stasjonssiden er det hovedsaklig ROM Eiendom AS som bygger i samarbeid med Jernbaneverket, Trondheim parkering og Trondheim bussterminal. På sjøsiden er det Entra Eiendom og Trondheim havn som er hovedaktørene.

Transportanalysen som ble gjennomført i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019 viser at de mest virkningsfulle tiltakene innenfor vegsektoren er køprising i det sentrale byområdet, utbygging av riksvegnettet i Trondheim og i Trondheimsregionen, utbygging og styrket drift og vedlikehold av sykkelvegnettet for sykkeltrafikken og utbygging av infrastrukturen for kollektivtrafikken.

Trondheim kommune vedtok i april 2008 en miljøpakke for transport. Miljøpakken inneholder en rekke tiltak og virkemidler for å oppnå redusert biltrafikk og bedre tilbud til fotgjengere, syklist og kollektivtrafikanter. Utbygging av E6 på



Figur 9.3 Trondheimsregionen

strekningene JaktøyaTonstad og SluppenStavne inngår også i pakken og vil bidra til bedre framkommelighet og omkjøringsmulighet utenom sentrum. Miljøpakken har en kostnadsramme på 5,8 mrd. 2008-kr som foreslås finansiert ved statlige midler, bompengeneinnkreving på riksvegnettet og innføring av finansieringstilskudd på omsetning av drivstoff. Finansieringstilskuddet vil bli vurdert i lovarbeidet som regjeringen har igangsatt, jf. omtale foran. Lokale myndigheter er også opptatt av å kvalifisere seg for statlige belønningsmidler.

Etter dialog med lokale myndigheter legger Samferdselsdepartementet opp til å fremme Miljøpakke Trondheim i to trinn. Trinn 1 omfatter et opplegg for bompengeneinnkreving til utbygging av E6 på strekningene JaktøyaTonstad og SluppenStavne, samt tiltak innenfor de ulike programområdene og bruk av bompenger til drift av kollektivtransport. Regjeringen har behandlet ekstern kvalitetssikringsrapport (KS1) for E6 SluppenStavne og gått inn for videre planlegging av prosjektet. E6 JaktøyaTonstad er fritatt fra KS1. Før det blir tatt stilling til trinn 2, gjennomføres nødvendig tilleggsutredning som grunnlag for ekstern kvalitetssikring (KS1).

Statlige prioriteringer i planperioden

Innenfor rammen til riksveginvesteringer fullfinansieres prosjektet E6 Nordre avlastningsveg, inklusive ny bru over Nidelven, med 390 mill. kr i statlige midler. Prosjektet er planlagt åpnet for trafikk våren 2010. I tillegg er det lagt til grunn 590 mill. kr i statlige midler til gjennomføring av prosjektet E6 Nidelv bruGrillstad. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert gjennom utvidelse av innkrevingsordningen for E6 TrondheimStjørdal.

Dersom det blir tilslutning til Miljøpakke Trondheim, legges det også opp til å bygge ut E6 på strekningene JaktøyaTonstad og SluppenStavne i løpet av planperioden. Det er lagt til grunn 300 mill. kr i statlige midler til denne utbyggingen i siste seksårsperiode.

Samferdselsdepartementet vil framheve den innsatsen som er gjort lokalt for å styrke miljøprofilen i pakken og det forpliktende målet om en betydelig absolutt reduksjon i biltrafikken. Det legges derfor opp til en særskilt statlig innsats for å støtte opp om miljøtiltakene som er planlagt i Trondheim. Innenfor de ulike programområdene vil det brukes omlag 400 mill. kr i statlige midler, hvorav 200 mill. kr i første fireårsperiode. Prioriteringene vil bli nærmere avklart gjennom arbeidet

med handlingsprogrammet og i framlegget om trinn 2.

Videre vil det komme statlige midler til fylkesvegnettet gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunene fra 2010.

9.8.4 Stavangerregionen

Utfordringer

Området på Nord-Jæren er et av landets sterkeste vekstområder. Prognosene for befolkningsutviklingen i Stavanger/Sandnes tyder på at befolkningsveksten vil skje svært raskt, noe som gir særskilte transportutfordringer.

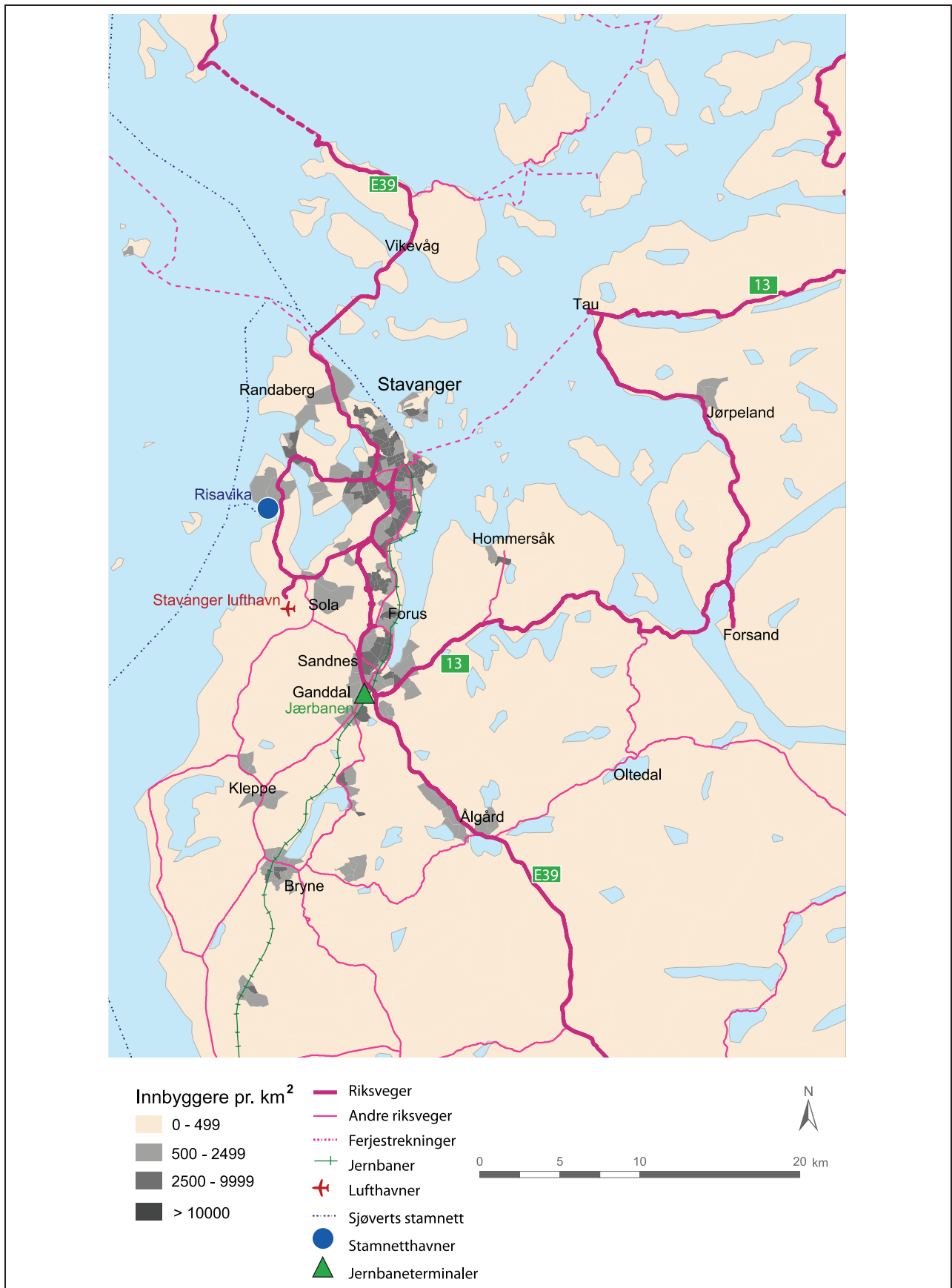
Næringslivet har de siste årene opplevd sterk økonomisk vekst, noe som stiller store krav til framkommelighet på vegnettet og god kommunikasjon via flyplassen. Det er en utfordring å balansere næringslivets behov for god og forutsigbar framkommelighet på vegnettet opp mot målet om å begrense veksten i personbiltransport. Det er videre en utfordring å få et samarbeid med næringslivet som medfører at flere ansatte sykler eller tar buss, slik at vegkapasitet frigjøres til næringstrafikk som må gå på vegnettet.

Selv om antall passasjerer med buss har økt med nesten 20 pst etter omlegginger av rutetilbudet, skjer en økende andel av reisene i regionen med personbil. Personbilandelen er nå på om lag 70 pst. Samme reisemiddelfordeling som i dag tilsier at antall bilturer vil øke med 100 000 i regionen og 80 000 i storbyområdet per hverdag fram til 2020. Det er ikke mulig å håndtere denne veksten på dagens vegnett.

Byanalysen som er utarbeidet som en del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019, viser at sterkere virkemidler enn det som er brukt så langt, er nødvendig for å endre reisemiddelfordelingen. Det har til nå ikke vært tilstrekkelig lokalpolitisk vilje til å ta i bruk restriktive tiltak som parkeringsrestriksjoner i sentrumsområdene og ved større arbeidsplassområder, samt køprising på veg. For at det skal være aktuelt, må positive tiltak iverksettes først.

Nord-Jærenpakken

Bompengeneinnkreving for delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren startet i 2001, i utgangspunktet for en 10-årsperiode. Den lokalt vedtatte utbyggingsplanen hadde en ramme på om lag 2 mrd. 1997-kr. På grunn av svært usikre kostnadsoverslag for mange prosjekter og forutsetning om betydelige statlige bidrag,



Figur 9.4 Stavangerregionen

Tabell 9.6

| Område/prosjekt | Status |
|-------------------------------|------------------|
| Rv 510 Solasplitten | Fullføres i 2011 |
| E39 Tjensvollkrysset | Fullføres i 2010 |
| Rv 44 Stangeland – Skjæveland | Fullført i 2007 |
| Rv 44 Omkjøringsveg Klepp | Fullført i 2007 |
| Fv 427 Storhaugtunnelen | Fullført i 2001 |
| E39 Solasplittkrysset | Fullført i 2001 |
| Rv 13 Hove – Vatnekrossen | Fullført i 2000 |
| E39 Forus – Stangeland | Fullført i 1998 |

ble det lagt til grunn at innholdet i pakken skulle vurderes nærmere i forbindelse med revisjoner av Nasjonal transportplan og etterfølgende handlingsprogram. På grunn av store kostnadsøkninger og lavere bompenginntekter enn forutsatt, ble det gjennom behandlingen av St.prp. nr. 1 (2004-2005) gitt tilslutning til økning av bompengetakstene og utvidelse av innkrevingsordningen til å omfatte alle dager og hele døgnet.

Rogaland fylkeskommune har gått inn for et revidert innkrevingsopplegg for å øke bompenginntektene ytterligere, blant annet for å sikre gjennomføringen av rv 150 Solasplitten som i St.prp. nr. 1 (2008-2009) er planlagt startet i 2009 dersom fullfinansiering sikres. Prosjekter som det ikke er rom for å finansiere innenfor Nord-Jærenpakken, forutsettes overført til en Jærenpakke 2. Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge forslaget til revidert innkrevingsopplegg fram for Stortinget i løpet av våren 2009.

Tabell 9.6 viser prosjekter som inngikk i den opprinnelige utbyggingsplanen og som vil være fullført eller startet opp ved inngangen til planperioden 2010-2019. I tillegg vil det være gjennomført en rekke tiltak innenfor de ulike programområdene.

I Stavangerregionen er det gjennomført to store jernbaneprosjekter; dobbeltsporutbygging fra Sandnes til Stavanger og flytting av godsterminal fra Stavanger til Ganddal. Den kraftige økningen i jernbanebudsjettene i inneværende periode har vært avgjørende for å holde god framdrift i disse prosjektene som er avgjørende for å videreutvikle gode kollektivsystemer og en mer miljøvennlig godstransport i regionen.

Statlige prioriteringer i planperioden

Prosjektprioriteringene etter 2009 er ikke avklart. Videre prioriteringer, inklusiv forlengelse av innkrevingsperioden ut over 10 år, vurderes nærmere fram mot handlingsprogrammet for perioden 2010-2019. Arbeidet med en Jærenpakke 2 er startet opp. Et viktig element i forslaget til en Jærenpakke 2 er en bybane som delvis vil benytte jernbanens kjøreveg. Før et bybaneprosjekt eventuelt kan innarbeides i en revidert finansieringspakke, er det nødvendig å gjennomføre en konseptvalgutredning for hele transportsystemet på Jæren. I konseptvalgutredningen vil det blant annet bli vurdert ulike kollektivløsninger inn i alternative konsepter i areal og transportsystemet på hele Jæren. Dette arbeidet, som ledes av Rogaland fylkeskommune, ble startet opp høsten 2007 og er planlagt slutført våren 2009.

Innenfor rammen til riksveginvesteringer legges det i Stavangerområdet opp til å bevilge 250 mill. kr i statlige midler til fullfinansiering av de igangsatte prosjektene E39 StangelandSandved i Sandnes kommune og E39 Tjensvollkrysset i Stavanger. Videre er det prioritert 800 mill. kr i statlige midler til bygging av Eiganestunnelen i Stavanger i planperioden. Prosjektet vil bedre trafikksikkerheten og framkommeligheten gjennom byen. I tillegg prioriteres 160 mill. kr til bygging av firefelts veg på den ulykkesbelastede strekningen E39 SmieneHarestad nord for Stavanger i siste del av planperioden. Begge prosjektene forutsettes delvis bompengefinansiert.

I tillegg er det forutsatt statlige midler innenfor de ulike programområdene. Dette vil bli nærmere avklart gjennom arbeidet med handlingsprogrammet. Videre vil det komme statlige midler til fylkesvegnettet gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunene fra 2010.

Regjeringen foreslår å sette av 285 mill. kr til fullføring av nytt dobbeltspor (inkl. fornyelse) SandnesStavanger i første del av planperioden. Dobbeltsporet vil øke kapasiteten for all togtrafikk betraktelig, samtidig som sikkerhetsnivået bedres. Gjennom rammeavtalen Samferdselsdepartementet har inngått med NSB er det satt av midler til en kraftig forbedring av persontransportilbudet på Jærbanen fra 2010.

10 Transportnett og -korridorer – investeringsprogram 2010-2019

10.1 Nasjonalt transportnett som strategisk grep

Regjeringen vil utvikle en moderne og sammenhengende infrastruktur som gir rask, effektiv og pålitelig avvikling av transportbehovene over hele landet. Dette er viktig for å redusere samfunnets og næringslivets transportkostnader, styrke den langsiktige verdiskapingen, øke trafikksikkerheten og bidra til mer miljøvennlig transport.

Transportnettene består av korridorer og knutepunkter. Regjeringen vil utvikle gode nett for hver transportsektor og gode koblinger mellom nettene. Sammenkobling er viktig for å styrke mulighetene til overføring av transport fra veg til sjø eller bane, og det øker fleksibiliteten og effektiviteten i transportene.

Transportkorridorene binder ulike deler av landet sammen og bidrar til god tilknytning til det utenlandske transportnett. Transportkorridorene har også en viktig regional funksjon. Dette gjelder særlig vegnettet der lokal og regional trafikk er dominerende på mange strekninger. Utvikling av gode transportkorridorer er derfor også et viktig element i regjeringens distrikts- og regionalpolitikk.

Havner, lufthavner, jernbaneterminaler, samlastterminaler og andre knutepunkter ligger gjerne i byområdene. Oslo-området kobler sammen de fleste korridorene og har terminalfunksjoner for alle trafikkslag. Det er viktig å arbeide for avlastning av dette knutepunktet gjennom oppbygging av alternative havne- og terminalområder som kan binde Norge sammen med utlandet. For eksempel kan mer av vareeksporten fra Vestlandet transporteres nord-sør når vegsambandene blir forbedret. Det vil kunne avlaste Oslo-området. Politikken må likevel de nærmeste årene ta høyde for at Oslo-området skal håndtere de desidert største transportmengdene. At dette knutepunktet fungerer effektivt har avgjørende betydning for alle deler av landet.

10.1.1 Mål og strategi for vegnettets utvikling

Etablering av et velfungerende, landsdekkende vegnett har vært en forutsetning for utviklingen av dagens samfunnsstruktur. Regjeringen er opptatt av fortsatt å legge til rette for videre økonomisk vekst i Norge, blant annet gjennom en aktiv satsing på utviklingen av det norske vegnettet.

Som en følge av Norges geografi og næringslivets lokaliseringsstruktur er mye av næringslivet svært transportintensivt. Sammenliknet med andre europeiske land, har følgelig norsk næringsliv store transportkostnader. Slike forhold, sammen med et mål om å legge til rette for opprettholdelse av gode rammebetingelser for næringslivsutvikling i alle deler av landet, tilsier en fortsatt målrettet satsing på pålitelighets- og framkommelighetsfremmende tiltak på vegnettet.

Med bakgrunn i forvaltningsreformen (Ot.prp. nr. 10 (2008-2009)), betegnes heretter det framtidige statlige vegnettet for *riksveger* (tidligere betegnet *stamveger*). Riksvegene er hovedpulsårene i det nasjonale vegtransportsystemet.

Av et statlig vegnett (før forvaltningsreformen) på om lag 27 000 km, utgjør riksvegnettet i dag om lag en tredel (8 800 km), men avvikler over halvparten av det samlede vegtrafikkarbeidet. For næringstransporten er andelen enda høyere; om lag 2/3 av godstransportarbeidet på veg avvikles på riksvegene. I tillegg har transportvolumene de senere årene økt mest på riksvegnettet. Dette skyldes blant annet at lange personreiser har økt mer enn korte og en vesentlig økning i godstransporten på veg. Utviklingen framover peker i retning av at riksvegene fortsatt vil få økende betydning.

Spredt bosetting og næringsliv bidrar til vegtransportens dominerende betydning i persontransporten. I 2007 foregikk nærmere 88 pst av persontrafikkarbeidet på veg. Dette er samme andel som i 1970. I godstransportmarkedet har vegtransporten vokst fra 21 pst i 1970 til 46,5 pst i 2007. Denne andelen har vært stabil siden 2001. I

kapittel 4 gjøres det nærmere rede for utviklings-
trekk i transportmarkedet.

En sammenhengende god standard er viktig både på riksvegene og fylkesvegene. Det er viktig at forvaltningsreformen blir gjennomført slik at vi ikke får en todelt standard på vegnettet, men sikrer opprustning og modernisering av hele vegnettet. Selv om fylkene nå får et helhetlig ansvar for fylkesvegene er det et nasjonalt ansvar å bidra til at dette kan følges opp.

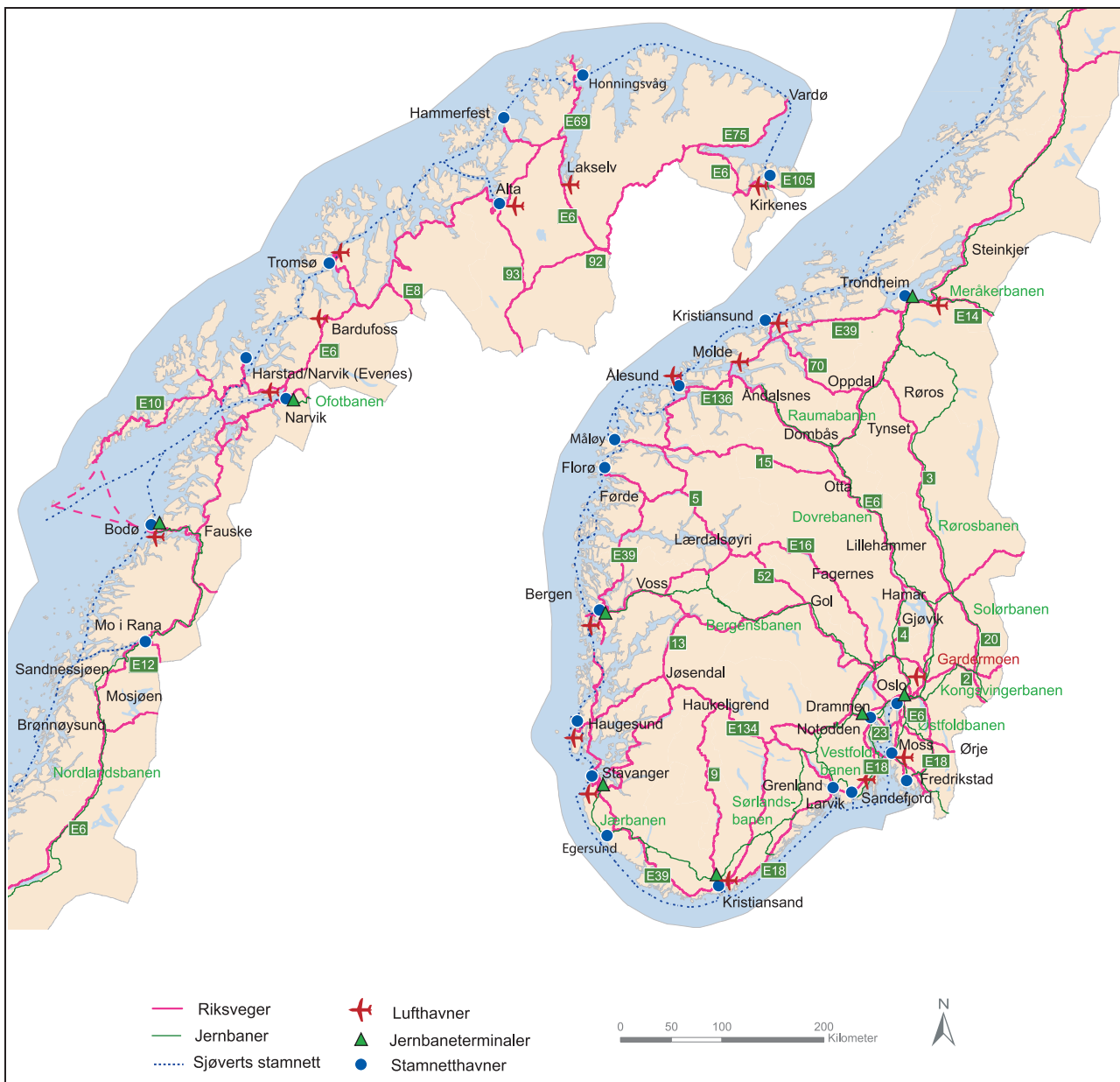
I tråd med Soria Moria-erklæringen legger regjeringen opp til en differensiert transportpolitikk. I byer og bynære strøk betyr dette en særlig styrking av kollektivtrafikken, inklusiv jernbane, for å løse utfordringer knyttet til å skape et godt bymiljø og en trygg og effektiv trafikkavvikling.

For landet forøvrig betyr dette særlig prioritering av utbygging og vedlikehold av vegnettet, rassikring og opprettholdelse av et godt riksvegferjetilbud for å sikre god og pålitelig framkommelighet.

Strategi for riksvegnettet

Regjeringen har de fire siste årene tilført økte midler både til drift, vedlikehold og utbygging av vegnettet. I denne NTP forsterker regjeringen innsatsen ytterligere. Strategien har tre hovedelementer:

- Utbygging og utbedring av lavtrafikkerte veier med lav standard («Gul midtstripe»-strategien)



Figur 10.1 Det nasjonale transportnettet – alle transportformer

- Utbygging og utbedring av hovedårer mellom regioner og landsdeler, med vekt på veger med mange ulykker og køproblemer («Korridor»-strategien)
- Utbygging av et tjenlig hovedvegnett i byområder, i kombinasjon med andre virkemidler («Bypakke»-strategien)

Investeringer

Med den kraftige økningen i bevilgningene i Nasjonal transportplan 2010-2019 blir det enda viktigere at statens midler benyttes mest mulig effektivt. Dette stiller store krav til gjennomføring av store prosjekter som går over flere år. Regjeringen vil ha som en grunnleggende forutsetning at de investeringsprosjekter som blir tatt opp til bevilgning i de enkelte års budsjetter, sikres tilstrekkelige midler slik at anleggsdriften kan gjennomføres rasjonelt. Regjeringen ønsker også å satse på en sammenhengende utbygging av lengre strekninger. En slik strategi vil også i en del tilfelle legge til rette for økt effektivitet i anleggsgjennomføringen. I tillegg vil økt fokus på nye kontraktsformer for en mer helhetlig utvikling og utbedring av lengre strekninger, bli et viktig bidrag til mest mulig effektiv statlig ressursutnyttelse, jf. kapittel 6.4 og 6.6.3.

Selv om standarden på en vegstrekning vurderes som tilfredsstillende, kan det likevel forekomme flaskehalsar som utgjør store utfordringer for trafikkframføringen, særlig for næringslivets transporter. Regjeringen mener det er viktig med en målrettet strategi for å utbedre framkommelighetsbegrensende og pålitelighetsreducerende flaskehalsar. For det transportkrevende næringslivet som benytter viktige transportruter i distriktene til de mer befolkningstunge deler av landet, vil en slik strategi bidra til økt framkommelighet og forutsigbarhet.

Programområder

Regjeringens prioriteringer av midler til mindre, målrettede investeringer på riksvegnettet (programområder, se kapittel 10.4.1.4) har god samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og omfatter blant annet rekkverksmontering, kryssutbedringer og utjevning av sideterrang. Dette er tiltak som vil bidra til bedre framkommelighet, men som ikke minst er viktige for å få tryggere veger.

I tillegg vil regjeringen øke midler til tiltak for universell utforming og endret transportmiddel-fordeling vesentlig og legge til rette for en raskere og mer attraktiv kollektivtransport og flere syk-

kelreiser. Beregninger av effekten av enkelttiltak er vanskelig, men Samferdselsdepartementet legger likevel til grunn at slike tiltak er svært lønnsomme. Å tilrettelegge holdeplasser og atkomsten til disse for funksjonshemmede kan også gi nye reisemuligheter for mennesker som i dag har svært dårlig tilgang til det offentlige transporttilbudet. Satsingen er en del av en helt nødvendig gradvis omlegging for å gjøre transportsystemet mer miljøvennlig og tilgjengelig.

Utbygging og utbedring av lavtrafikkerte veger

For å bedre forholdene blant annet for næringslivets transporter legger regjeringen opp til å eliminere de verste flaskehalsene. Regjeringen vil prioritere strekninger der vegen er smal og svingete og ikke tilfredsstillende kravene til gul midtstripe. Disse vegene vil normalt bli utbedret til 8,5 meter bredde. Med regjeringens forslag til prioriteringer i de ulike korridorene, vil det være mulig å foreta utbedringer/utbygginger på store deler av E39 fra Vest-Agder til Sør-Trøndelag, E6 i Sør-Trøndelag, Nordland og Finnmark, E16 i Oppland, Sogn og Fjordane og Hordaland, E134 i Buskerud, Telemark, Hordaland og Rogaland, E136 i Romsdalen og rv 3 i Hedmark.

Utbygging av strekninger med stor trafikk og trafiksikkerhetsutfordringer

Regjeringen foreslår en fortsatt satsing på utbygging av ulykkesbelastede veger til firefeltsveger eller tofeltsveger med midtrekkverk. Regjeringen mener det er riktig å ta i bruk bompenger der det er tilstrekkelig trafikkgrunnlag og der slike finansieringsløsninger er ønsket fra lokale myndigheter. Trafiksikkerhetseffekten av utbygging som etablerer midtdele og bedre sideterrang har vært svært positiv, blant annet på E6 i Østfold og E18 i Vestfold. Regjeringens forslag legger videre til rette for utbygging til firefeltsveg på E6 mellom Gardermoen og Kolomoen i Hedmark med videreføring fram mot Lillehammer, E18 videre gjennom Vestfold, rv 2 mellom Kongsvinger og Nybakk, E18 og E16 i Sandvika, E39 mellom Os og Bergen, E39 i Stavanger og ved Kristiansand samt E6 ved Trondheim.

Drift og vedlikehold

Utfordringene knyttet til drift og vedlikehold av vegnettet har økt de senere år. I en situasjon med relativt stabile bevilgninger til drift og vedlikehold

av vegnettet og samtidig stor trafikkvekst, lengre vegnett og mer kompliserte veganlegg, blant annet en vesentlig økning i omfanget av tunneler, ligger det en stor utfordring i å opprettholde kvaliteten på driften og vedlikeholdet av infrastrukturen. I tillegg ble behovet for midler til drift og vedlikehold undervurdert av den forrige regjeringen i Nasjonal transportplan 2006-2015. Dette har resultert i at vedlikeholdsetterslepet har økt ytterligere. Statens vegvesen har med dagens beregningsmetodikk anslått vedlikeholdsetterslepet til om lag 19 mrd. kr. Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen sette i gang en utredning for å forbedre beregningsmetodikken.

Det er en prioritert målsetting å skape en vesentlig bedre drifts- og vedlikeholdsstandard på riksvegene. Regjeringen foreslår derfor en sterk økning i midlene til drifts- og vedlikeholdstiltak i planperioden.

Viktige satsingsområder vil bli tiltak for å opprettholde standarden på vegkroppen (bl.a. dekkelegging og drenering) samt tiltak for å opprettholde standarden på bruere og tunneler. Spesielt har vedlikehold av teknisk utstyr i tunneler de senere årene tatt store deler av vedlikeholdsbudsjettet, blant annet som en følge av høyere sikkerhetskrav. I tillegg vil en økt satsing på mindre utbedringstiltak under post 30 redusere vedlikeholdsbehovet på en rekke anlegg og installasjoner.

Regjeringen vil prioritere driften av vegnettet i perioden slik at trafikantene kan tilbys trygg og pålitelig framkommelighet hele året. Dette er viktig, blant annet for å legge til rette for forutsigbar transport for næringslivet. For å sikre at vegsystemet oppfyller slike forventninger må driften være rettidig og utføres med riktig kvalitet. De driftsoppgavene som skal ivareta sikkerheten vil bli gitt høyest prioritet i planperioden. Slike oppgaver omfatter spesielt vinterdriften der brøyting, salting og strøing er de viktigste konkrete oppgavene. Statens vegvesen har et kontinuerlig utviklingsarbeid knyttet til funksjonskontraktene for driften av vegnettet, og vil implementere forbedringer fortløpende i forbindelse med utlysning av nye funksjonskontrakter, samt styrke kontroll og oppfølging.

Rassikring

Regjeringen legger til grunn en markant økning av midler til rassikringstiltak i planperioden (se kapittel 10.4.1.3). Bakgrunnen for dette er dels et stort etterslep innen rassikring og at klimaend-

ringene medfører at det går ras stadig oftere og på steder der det ikke har gått ras tidligere. Rassikring er viktig for å sikre framkommelighet og dermed å redusere de kostnadene stenging av veger medfører for folk og næringsliv. Viktigst er likevel å hindre at ulykker skjer og å gi økt trygghet for innbyggere som daglig må kjøre langs rassutsatte strekninger til jobb og skole. Slik har rassikring både en nasjonal og lokal gevinst. Regjeringen har på denne bakgrunn funnet det riktig å avsette midler til rassikring på det framtidige fylkesvegnettet over statsbudsjettet. Rassikringsposten skal benyttes både til riks- og fylkesvegnettet, med 50 pst til fylkesveger. I tillegg kommer fylkenes egne midler.

Riksvegtilknytning til intermodale knutepunkt

Et viktig satsingsområde i perioden vil være å legge til rette for videre utvikling av nasjonale intermodale knutepunkt, blant annet gjennom utbedringer av vegtilknytningene til stamnetthavner, jernbaneterminaler og andre viktige knutepunkt. Dette vil bidra til mer effektive og pålitelige transportkjeder og samtidig legge til rette for at mer av godstransporten kan gå på jernbane og sjø i stedet for på veg. Stamflughavnene utgjør de viktigste knutepunktene i persontransporten og krever lett tilgjengelighet. Langt de fleste jernbaneterminale og terminaler for ekspressbusstrafikken ligger i dag tett ved eksisterende stamveg.

Regjeringen vil beholde vegtilknytninger som i dag er en del av det øvrige riksvegnettet som riksveg også etter forvaltningsreformen. Dette innebærer at det blir riksvegtilknytning til alle stamnetthavner, godsknutepunkt og nasjonale lufthavner som i Nasjonal transportplan 2010-2019 er foreslått som nasjonale knutepunkt, samt til Oslo sentralbanestasjon og Oslo bussterminal.

10.1.2 Langsiktig strategi for utvikling av jernbanenettet

De siste årene har det vært en kraftig vekst i jernbanetransporten i Norge, både på person- og godssiden. Til tross for en kraftig økning i bevilgningene til både vedlikehold og investeringer de siste årene, står jernbanen overfor store utfordringer i forhold til punktlighet, regularitet, kapasitet og kjøretider.

Hovedutfordringene kan oppsummeres slik:

- Store deler av jernbanens anlegg har en høy alder og det er hyppige feil i anleggene. Flere delstrekninger er overbelastet. Dette gir stor

sårbarhet ved driftsavvik. Høy andel enkeltspor med variabel lengde på kryssingsspor nødvendiggjør en strekningsvis satsing på tiltak for å øke kapasiteten og øke robustheten ved driftsavvik.

- Dagens jernbanenett har, med få unntak, en standard og kurvatur som er lite tidsmessig. Om lag 95 pst av jernbanenettet er enkeltsporet og bare 30 pst er lagt til rette for hastigheter over 100 km/t.

Økt bruk av jernbanetransport er viktig for å nå målet om et mer effektivt og bærekraftig transportsystem. Regjeringen er opptatt av å legge til rette for overføring av godstransport fra veg til bane, og å bidra til dempe veksten i personbilbruken gjennom et bedre togtilbud. Dette krever betydelige, investeringer i ny bane på de mest trafikkerte strekningene.

10.1.2.1 Godstransport: Utbygging på hovedstrekningene mellom landsdelene

Regjeringen vil i planperioden prioritere godstransport på jernbanenettet høyere enn tidligere. Investeringer og fornyelse på fjernstrekningene utenfor InterCity-området vil særlig bli innrettet mot å ivareta godstransportens behov. Jernbanen har sitt fortrinn ved transport av store godsmengder over lange avstander. Transport av containere og andre lastbærere mellom Oslo og de store byene i Sør-Norge, samt Narvik (via Sverige) og Bodø utgjør 85 pst av godstransporten på bane, og har hatt en årlig vekst på 10-15 pst mellom 2003 og 2008.

Prognosene for veksten i godstrafikken med tog er usikre. I kapittel 4 anslås det en økning i størrelsesorden 30 pst fra 2010 til 2030 både for tog og lastebil. Regjeringen har som mål at andelen av gods transportert med tog skal økes, og vil legge til rette for det gjennom tiltak i denne meldingen.

Målet er en tilnærmet dobling av godskapasiteten på jernbanen innen planperiodens utløp. Omfanget av kapasitetsøkende tiltak vil bli vurdert ut fra veksten i godsvolumet samt effekten av gjennomførte tiltak. Ved større trafikkvekst enn forventet vil regjeringen vurdere tiltak for å øke kapasiteten ytterligere, jf. også kapittel 6.6.1.2.

Godstransport på jernbane er samfunnsmessig fordelaktig fordi utslipp, arealbruk, støy og ulykker normalt er mindre enn med alternativ transport på veg. Regjeringen vil derfor legge til rette for at mer av godstransporten blir overført

fra veg til bane på de relasjonene hvor jernbanens fortrinn kan utnyttes. For å bedre påliteligheten i eksisterende infrastruktur vil det bli satt av betydelige midler til økt vedlikehold og fornyelse. Videre legges det opp til større investeringer i bane, terminaler og annen infrastruktur. For å kunne øke kapasiteten vesentlig er det behov for å bygge flere nye kryssingsspor. Regjeringen foreslår at utbyggingen av godskapasitet og terminaler bør skje mest mulig samlet, strekning for strekning. Følgende strekninger er gitt særskilt prioritet i planperioden: Sørlandsbanen, Bergensbanen (inkludert Vossebanen og søndre del av Gjøvikbanen), Dovrebanen, deretter Nordlandsbanen, Østfoldbanen og Kongsvingerbanen.

Satsingen på Østfoldbanen er også avhengig av kvaliteten og kapasiteten på linjene i Sverige og forbindelsene videre til kontinentet. Regjeringen vil samarbeide med andre land for å bidra positivt til utviklingen av de internasjonale jernbaneforbindelsene.

Utbyggingen av Alnabru er det store terminalprosjektet i perioden. Øvrige terminaler tilpasses utviklingen av kapasitet og etterspørsel på sine respektive strekninger. Det vil i planperioden bli gjennomført utredningsarbeid for utvalgte byterminaler for å vurdere alternative lokaliseringløsninger. Selv om eksisterende lokalisering rent transportmessig ofte er gunstig som sentralt distribusjonspunkt, har flere av dagens terminaler i byområdene begrensede utvidelsesmuligheter samtidig som arealene er attraktive for byutvikling.

Det er særlig veksten i kombitransportene som nødvendiggjør store investeringer i de mest trafikksterke korridorene. Disse investeringene vil imidlertid også gi bedre framkommelighet for den øvrige godstransporten og persontrafikken.

Jernbaneløstaket anbefaler at framtidig kapasitetsutbygging på strekninger og terminaler dimensjoneres med utgangspunkt i en togstørrelse på 600 meter og 1 200 tonn. På utenlandsforbindelsene legges det opp til 750 meter lange tog i henhold til standard tog lengde i Europa. Mange av dagens kryssingsspor tillater ikke at to 600 meter lange tog passerer hverandre. Utbygging av flere og lengre kryssingsspor vil gi en betydelig kapasitetsøkning ved at alle tog kan ha full størrelse.

Nytt dobbeltspor på strekningen Oslo-Ski og utbygging av dobbeltsporparceller på Dovrebanen mellom Eidsvoll og Hamar vil også gi godstrafikken vesentlig kapasitetsøkning.

Terminalfasilitetene er av avgjørende betydning for godstransporten. Kombiterminaler må ha

god vegatkomst, og må samlokaliseres med samlastere og store vareeiere, for å være attraktive for kundene og effektive for transportørene. I tillegg er det viktig å ha disponible omkringliggende arealer, som kan brukes til mellomlagring og andre aktiviteter som underbygger og støtter opp om jernbanetransportene. Det er en utfordring å sikre at arealer som er regulert til jernbaneformål ikke omreguleres til byutviklings- og boligformål. Departementet mener Jernbaneverket må spille en mer aktiv rolle i lokale arealplanprosesser som berører nåværende – og mulig framtidige – terminalområder. Per i dag pågår det planleggingsarbeid for å effektivisere flere av terminalene, eksempelvis i Oslo, Bergen, Trondheim, Bodø og Narvik. Det er et mål å bedre vegtilknytningene til viktige jernbaneterminaler.

For en del av terminalene vil det være nødvendig med store investeringer i terminalutstyr mv. Samferdselsdepartementet legger opp til at eierskapet til godsterminaler der det forutsettes store statlige investeringer overføres fra ROM Eieendom AS til Jernbaneverket. Det legges opp til at driften av Jernbaneverkets terminaler skal ivaretas av en nøytral terminaloperatør og at tildeling av driftsansvar skjer etter konkurranse.

Det er behov for økning av kapasiteten og forbedring av effektiviteten ved flere tømmerterminaler. Flere togoperatører og økt tømmertransport med tog skaper dessuten behov for flere og lengre spor ved de største tømmerterminalene.

Den dominerende togoperatøren CargoNet AS har ambisjoner om å kunne kjøre ett tog annen hver time over hele døgnet på hovedstrekningene, med forsterking av tilbudet på de mest attraktive tider (avgang om kvelden, ankomst om morgenen). Dette vil kunne gi en langt bedre utnyttelse av materiellressursene. Samfunnsøkonomisk er det ønskelig at infrastrukturen blir benyttet jevnest mulig, men samtidig vil utnyttelsen måtte tilpasses transportørenes, speditørenes og vareeierens behov. Innføring av en rutemodell hvor godstrafikken spres jevnere over døgnet må skje gradvis.

Regelverket om sportilgang blir i dag praktisert slik at nasjonal godstransport har lavere framføringsprioritet enn all rutegående persontrafikk ved kapasitetsbrist. Regjeringen mener det kan være gevinster knyttet til å gi godstransport en noe høyere framføringsprioritet. Det åpnes derfor for at Jernbaneverket kan foreslå endringer i sportilgangsregelverket, dersom dette kan føre til en mer rasjonell framføring av godstog. Eventuelle endringer må imidlertid vurderes

nøye med tanke på virkninger for avvikling av rushtrafikken med tog i og rundt de store byene. Ruteplanprosessen involverer i dag Jernbaneverket som infrastrukturtilbyder og togselskapene som kjøper av kapasitet. Kjøperne av godstransport på jernbane (speditører og vareeiere) bør også kunne gis mulighet for å påvirke ruteplanprosessen i den innledende fasen. Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket vurdere om ruteplanprosessen kan effektiviseres for raskere å kunne fange opp endrede behov hos togoperatørene.

10.1.2.2 *Persontransport: Utbygging for nærtrafikk rundt de største byene og i InterCity-triangelet på Østlandet*

Regjeringen vil i planperioden prioritere nærtrafikken rundt de største byene og InterCity-triangelet på Østlandet. Det er i disse områdene persontransport med jernbane har sitt største markedsgrunnlag og konkurransefortrinn i forhold til øvrige transportmidler. Samtidig er togtrafikken på de lange strekningene avhengig av en velfungerende infrastruktur på Østlandet og i Bergens-, Trondheims-, og Stavangerområdet. En målrettet innsats i disse områdene vil derfor også komme resten av jernbanen til gode.

For at den positive trafikkutviklingen de siste årene skal fortsette, er det av stor betydning at punktligheten forbedres. De reisende må i større grad enn i dag oppleve at toget kommer når det skal og at servicen ved driftsavvik oppleves som god. Regjeringen vil derfor i perioden prioritere tiltak som bedrer forutsigbarheten og gir bedre avvikshåndtering. Dette betyr bl.a. økt innsats innen vedlikehold og fornyelse av eksisterende skinnegang.

I tillegg til å forbedre kvaliteten på eksisterende jernbanenett, skal betydelige nyinvesteringer bidra til et vesentlig utvidet tilbud. Den planlagte ferdigstillingen av utvidelsen til fire spor på strekningen Lysaker-Asker (Vestkorridoren) i 2011, vil gi mulighet for en markert økning i togtilbudet. Det nye dobbeltsporet vil gi rom for å kunne kjøre langt flere avganger og med jevnere frekvens enn i dag.

Strekningen mellom Oslo S og Ski er i dag overbelastet. Dette gjør Østfoldbanen svært sårbar. Forsinkelser forplanter seg og skaper større driftsforstyrrelser i hele Østlandsområdet. Nytt dobbeltspor til Ski vil gi et betydelig bedre og mer pålitelig tilbud. Med disse store investeringene vil strategien med fire spor innenfor det sentrale

Oslo-området være fullført på de viktigste delene av de tre hovedkorridorene.

Strekningen Lysaker-Oslo S-Etterstad, inkl. Oslostunnelen, blir fornyet i første del av planperioden. Det vil fortsatt kun være to spor mellom Lysaker og Oslo S, noe som vil legge kapasitetsbegrensninger for antall tog som kan kjøres vest for Oslo S. I løpet av planperioden vil det være behov for å vurdere nærmere hvilke langsiktige grep – både i forhold til infrastruktur og framtidig rutemønster – som vil være nødvendige for å sikre framtidig kapasitet og robusthet i togtrafikken.

I InterCity-triangelet vil regjeringen prioritere utbygging av dobbeltspor på de deler av jernbanelinjen hvor kapasitetsbehovet er størst. Utbyggingen vil gi økt frekvens, kortere reisetid og bedre regularitet innenfor et område med sterk befolkningsvekst og et stadig mer integrert arbeidsmarked. Økt kapasitet på disse banestrekningene vil gi rom for et utvidet togtilbud.

Også i Bergens-, Stavanger- og Trondheimsområdet spiller lokaltrafikken en sentral rolle. Dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger, Gevingåsen tunnel nord for Trondheim og utvidelse til dobbeltspor i Ulrikentunnelen mellom Bergen og Arna vil legge grunnlag for bedre frekvens og mer punktlighet i togtilbudet.

Regjeringen vil bidra til at den positive trafikkutviklingen på langdistanse- og regiontogene fortsetter. Utbygging og fornyelse av søndre deler av Dovrebanen, Gevingåsen tunnel, Vestkorridoren, strekningen Bergen-Arna mv. vil gi kortere reisetid, bedre kapasitet og et mer pålitelig tilbud. Langdistanse- og regiontogstrekningene har ulike fortrinn. Enkelte av banene har et betydelig antall arbeidsreisende selv om trafikkgrunnlaget ikke kan sammenliknes med det som er innenfor InterCity-triangelet. Andre baner er rettet mer inn mot fritidsreisende. En del av strekningene kjennetegnes av relativt hyppige stopp underveis og med få reisende fra hver stasjon. Utvikling av knutepunktsstasjoner og et bedre samspill mellom den lokale kollektivtrafikken, ekspressbusser og togtrafikken, vil kunne gi et samlet sett bedre tilbud til de reisende. Et annet kjennetegn ved disse strekningene er at de, i noe ulik grad, har betydning for godstransporten. Tiltak vil først og fremst rettes mot økt kapasitet for gods. Slike tiltak, som for eksempel flere kryssingsspor, vil også komme persontrafikken til gode.

For at jernbanen skal tiltrekke seg flere reisende må togreisen oppleves som ukomplisert og lett tilgjengelig. Viktige forhold er blant annet par-

kering, informasjon, billett kjøp og koordinering med andre transportformer. Samferdselsdepartementet er opptatt av at det etableres hensiktsmessige parkeringstilbud i tilknytning til stasjonene. Samtidig er gode forbindelser til og fra stasjonene med andre kollektivmidler viktig for at toget skal være et attraktivt og realistisk alternativ til personbilen. Samferdselsdepartementet vil derfor arbeide for bedre koordinering mellom transportformene og utvikling av utvalgte stasjoner til moderne skysstasjoner for ulike transportmidler, jf. kapittel 9.4.3.

10.1.2.3 Hastighetsstandard i InterCity-trafikken

Gjeldende strategi for utbyggingen av InterCity-området er basert på dagens og framtidens mobilitetsbehov på det sentrale Østlandet. Etter grundige analyser tidlig på 1990-tallet konkluderte NSB – senere Jernbaneverket – med at framtidens behov for banetransport i dette området best kan møtes med en moderne dobbeltsporet jernbane som betjener bysentrene i best mulig grad. Denne strategien er utformet for å dekke transportbehovet i dette tett befolkede området. Et viktig mål for jernbanetransportene i InterCity-området er å konkurrere med biltrafikk først og fremst på lange daglige arbeidsreiser. Konkurransen avkjøres av flere faktorer. I tillegg til hastighet er frekvens, punktlighet, informasjon, tilgjengelighet til stasjonene og standard på materiellet viktig. Høyhastighetstilbud på fjernstrekningene til og fra Oslo utover InterCity-området har fram til nå ikke vært premissgivende for denne strategien.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Jernbaneverket under arbeid en analyse av hvordan InterCity-utbyggingen med hastighetsstandard 200 km/t kan kombineres med mulig framtidig høyhastighet på fjernstrekningene. Det er en rekke momenter som spiller inn ved vurdering av hastighetsstandard 200 km/t versus 250 km/t eller mer i InterCity-trianglet.

Stoppmønsteret er en viktig faktor for hvilken hastighet det er mulig å oppnå mellom to stopp. Byene og de største tettstedene i både Østfold og Vestfold/Grenland ligger forholdsvis tett. Typisk avstand mellom stopp i InterCity-området er 20 til 50 km. En stor del av markedsgrunnlaget for InterCity-trafikken er arbeidsreiser og pendling, noe som krever et relativt hyppig stoppmønster. Med kort avstand mellom stoppestedene brukes en stor del av strekningen mellom hver stasjon til fartsøkning og bremsing. Dette betyr at det er be-

grenset hvor høy hastighet togene kan oppnå mellom hvert stopp. I en del tilfeller vil togene kunne oppnå 200 km/t over kortere strekninger, men knapt kunne oppnå høyere hastighet før nedbremsing til neste stopp må igangsettes.

For en del togavganger vil det være aktuelt med direktetog/ekspresstog med færre stopp. Disse vil kunne oppnå høyere hastigheter eller topphastighet over lengre strekninger. Dette tilsier høyere hastighetsstandard, men det er gjennomsnittshastigheten og ikke maksimalhastigheten som er viktigst for den samlede reisetidsbesparelsen. Besparelsen i kjøretid ved å øke hastigheten fra 200 til 250 km/t er 3,6 sekunder per kilometer eller 6 minutter per 100 km dersom toget kan holde konstant hastighet. Til sammenlikning er besparelsen ved å gå fra 150 til 200 km/t 6 sekunder per km, og fra 250 til 300 km/t er besparelsen 2,4 sekunder.

Prinsippet om at stasjonene også i det framtidige InterCity-nettet skal ligge sentrumsnært i forhold til eksisterende bysentra, medfører at det inn mot og gjennom byene i praksis er nødvendig å følge eksisterende trasé. Dette er gjort i så godt som alle utbygginger og planlagte prosjekter til nå (Lysaker, Sandvika, Asker, Drammen, Holmestrand, Ski, Moss, Hamar osv). Ulempen er at eksisterende trasé ofte ikke tillater høy maksimalhastighet. Så lenge de aller fleste tog likevel skal stoppe, betyr hastighetsbegrensningen relativt lite. Kostnadene og arealkonfliktene ved å etablere nye traseer med sentrumsnære stasjoner vil ofte være svært høye. Alternativet vil være å legge banen og stasjonene utenfor sentrum. Dette vil imidlertid føre til redusert tilgjengelighet noe som vil kunne svekke jernbanens konkurranseevne i forhold til andre transportformer. Slike løsninger vil eventuelt kunne velges når ny baneinfrastruktur bygges spesielt for fjernstrekninger.

Nødvendig kurveradius øker vesentlig med hastigheten. Dobbel hastighet krever eksempelvis fire ganger så stor kurveradius. Dette illustrerer utfordringene med å oppnå høye hastigheter inn mot og gjennom byene. Men også utenfor by- og tettstedsområdene vil økt kurveradius medføre økte utfordringer og konflikter når det gjelder tilpassinger av traseen i forhold til terrenget. På denne bakgrunn mener regjeringen at den gjeldende strategien med å bygge ut jernbanenettet innenfor InterCity-triangelet til hastighetsstandard på 200 km/t fortsatt er fornuftig ut fra en totalvurdering av mulige kjøretidsgevinster vurdert opp mot kostnader, arealkonflikter og fordelene ved sentrumsnære stasjoner.

De største utbyggingsprosjektene i planperioden 2010-2019 vil være konsentrert til InterCity-området og rundt de største byene. For å redusere reisetidene i disse områdene er det viktig å rette innsatsen mot tiltak som gjør at dagens togtrafikk faktisk kan holde den hastigheten banen er dimensjonert for (for eksempel 200 km/t) på større deler av strekningen enn hva som er tilfelle i dag. Her er valg av stoppmønster i mange tilfeller av større betydning enn valg av dimensjonerende hastighetsstandard.

Den gjeldende strategien med å bygge ut jernbanenettet innenfor InterCity-triangelet til 200 km/t er tilnærmet optimal i de sentrale deler av InterCity-området. For de delene av InterCity-området der det ikke er fastlagt detaljerte løsninger, har Samferdselsdepartementet bedt Jernbaneverket gjennomføre analyser for å vurdere om høyere hastighetsstandard er forenlig med framtidig stoppmønster, framføring av ulike togslag og frekvens. For eksempel vil dette være aktuelt i forbindelse med utredningsarbeidet for søndre del av Vestfold- og Østfoldbanen og på Dovrebanen nord for Steinsrud. Begrunnelsen for dette er å sikre at InterCity-utbyggingen i størst mulig grad kan kombineres med eventuell framtidig høyhastighetstrafikk med hastigheter fra 250 km/t og høyere på fjernstrekningene. Korridorene mot Bergen og Trondheim bør også vurderes med siktemål å kombinere en optimal hastighetsstandard innenfor InterCity-området/byene med optimal høyhastighetsstandard utenfor området. Samferdselsdepartementet har bl.a. bedt Jernbaneverket om å se på i hvilken grad det kan legges til rette for spor og sporveksler på stasjonene for at ikke-stoppende tog skal kunne passere med høy fart. En mulighet som også må vurderes ved evt. framtidig høyhastighetsutbygging er å legge forbikjøringsspor rundt en del av stasjonene på InterCity-nettet slik at høyhastighetstog på fjerntogstrekningene kan passere utvalgte lokal- og InterCity-stasjoner i stor fart og uten å stoppe. Avhengig av vurderingene som gjøres, kan det bli aktuelt å foreta justeringer i eksisterende planer for å forberede muligheten for forbikjøringsspor.

10.1.2.4 Utredning av høyhastighetsbaner

I stadig flere land satses det på utbygging av jernbaner med hastighet over 250 km/t. Disse banene bygges enten som isolerte nett eller integrert i eksisterende infrastruktur. Landene i Europa velger ulike løsninger på dette tilpasset nasjonale forhold. Regjeringen har lagt til rette for en bred og

åpen prosess for å belyse om bygging av høyhastighetsbaner kan være interessant i Norge, og om det er behov for å gjøre endringer i eksisterende utbyggingsstrategier for å legge til rette for en mulig utbygging av høyhastighetsbaner på et senere tidspunkt.

Jernbaneverket har hatt det faglige ansvaret for å lede utredningsarbeidet, men det har vært lagt vekt på å trekke inn uavhengige faglige miljøer både nasjonalt og internasjonalt. Gjennom seminarer og høringsrunder er det innhentet en rekke uavhengige innspill. Aktører som bl.a. Norsk Bane AS, Høyhastighetsringen AS og Naturvernforbundet m.fl. har lagt ned en betydelig innsats for å bidra i denne prosessen.

Et tysk utredningskonsortium, ledet av VWI (Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart), ble sommeren 2006 valgt som utredere for en mulig studie. Oppdraget var opprinnelig delt i to faser; grovkartlegging (fase 1) og mer detaljert gjennomgang av utvalgte strekninger (fase 2). Resultatene fra fase 1 ble presentert høsten 2006. Der ble strekningene Oslo-Trondheim via Østerdalen og Oslo-Göteborg framhevet som de to mest aktuelle å studere nærmere i fase 2. Senere besluttet Samferdselsdepartementet å gjennomføre en fase 3 av prosjektet parallelt med fase 2. I fase 3 ble det gjort en noe enklere utredning av aktuelle korridorer i Sør-Vest Norge (Oslo-Bergen og Oslo-Kristiansand-Stavanger), herunder de to konseptene «Haukelibanen» og den «Sørnorske Høyhastighetsringen».

VWI tilrådte at både Oslo-Göteborg og Oslo-Trondheim burde utredes nærmere. Oslo-Göteborg er billigst å bygge ut, men vil i praksis ikke erstatte noe flytrafikk. Også Oslo-Bergen og Oslo-Kristiansand-Stavanger er sammenliknbare med Oslo-Trondheim, men er noe dyrere å bygge ut og har nesten dobbelt så høye tunnelandeler.

Andre funn fra VWI-utredningen er bl.a:

- Passasjergrunnlaget er tynt sammenliknet med høyhastighetsbaner andre steder i verden.
- Bare Oslo som start-/endepunkt vil kunne gi tilstrekkelig passasjergrunnlag.
- Reisetilbudet og reisetiden må være konkurransedyktig med fly; dvs. maks. reisetid mellom endepunktene på 2 timer og 30 minutter og 2 timer og 45 minutter.
- En slik reisetid forutsetter svært få stopp mellom endepunktene.
- Enkeltspor med kryssingsbelter anbefales i stedet for dobbeltspor (både fordi dette gir bil-

ligere utbygging – og fordi trafikkgrunnlaget ikke krever sammenhengende dobbeltspor).

- Godstrafikk og øvrig persontrafikk må trafikere på eksisterende spor.
- Klimaeffektene, i form av redusert CO₂-utslipp som følge av høyhastighetsbaner, synes i følge analysene generelt å være relativt små.

Samferdselsdepartementet mener at det bl.a. er relevant å se nærmere på mulighetene for blandet trafikk og dermed også spørsmålet om dobbeltspor kontra enkeltspor, før en tar stilling til hvilke høyhastighetsbane- og trafikkonsept som evt. kan være best egnet for norske forhold. Sammen med Jernbaneverket har departementet i løpet av 2008 fått eksterne miljøer til å gjøre nærmere vurderinger av:

- Klimavirkninger av høyhastighetsbaner.
- Nytte-/kostnadsanalyser av høyhastighetsbaner.
- Marked.
- Ringvirkninger (leveransevirkninger).
- Drift (konseptuelle valg).

Econ Pöyry anslår i sin rapport *Klimaeffekter av høyhastighetstog* (Rapport 2008-101) utslippsreduksjoner i tilnærmet samme størrelsesorden som VWI-gruppen konkluderte med i 2007. Naturvernforbundet la høsten 2008 fram beregninger som viste om lag det samme potensialet. Potensialet for utslippsreduksjoner for strekningene Oslo-Göteborg og Oslo-Trondheim, varierer i rapporten fra minimum 135 000 til maksimum 875 000 tonn CO₂ årlig avhengig av hvilke forutsetninger som legges til grunn. Dette tilsvarer fra ca. 3 promille til 1,6 prosent av Norges totale utslipp av klimagasser i 2007. Basisalternativet er på ca. 171 000 tonn CO₂. Kostnaden per tonn redusert CO₂ anslås til i størrelsesorden 40-50 000 kr for høyhastighetsbaner, mens tilsvarende for satsing på godstransport med jernbane anslås til ca. 1200 kr.

Econ Pöyry trekker i rapporten også frem utslipp som følge av byggefasen. Dette gjør at klimaeffekten av en høyhastighetsbane først vil bli positiv etter anslagsvis 14-20 år. Et annet moment som påpekes i rapporten, er at det må påregnes betydelige naturinngrep som følge av en eventuell utbygging.

Econ Pöyrys rapport viser at selv om det kan forventes utslippsreduksjoner, er disse svært kostbare per redusert tonn CO₂. Selv om alle forutsetninger vrir i favør jernbanen, framstår utbygging av høyhastighetsjernbane som et svært dyrt

klimatiltak. Konsulenten peker på flere andre tiltak, både i Norge og internasjonalt, med langt større effekt per anvendt krone. Innenfor jernbanesektoren framheves tiltak som fremmer godstrafikk som best egnet med tanke på reduserte klimautslipp.

Den etablerte norske beregningsmetodikken for *samfunnsøkonomiske analyser* viser at høyhastighetsbaner ikke vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Econ Pöyrys rapport 2008-154 viser at det er for få passasjerer og at nytten for hver enkelt er for lav til å forsvare de høye investeringskostnadene

Analysen av *driftsmodeller* er gjennomført av Funkwerk og Railconsult AS. Siktemålet med studien var å vurdere om utbyggingen i InterCity-triangelet vil ha tilstrekkelig kapasitet til nye høyhastighetstog, og om nettet samlet vil gi god nok kapasitet og konkurransedyktige reisetider. Deretter er det vurdert om enkeltsporete høyhastighetsbaner med kryssingsbelter vil gi tilstrekkelig kapasitet i et langsiktig perspektiv. Analysene viser at det er mulig å forene hensynet til InterCity-trafikk, godstrafikk og høyhastighetstrafikk i et nytt banesystem i InterCity-området.

Markedsgrunnlaget vil være kritisk for utviklingen av høyhastighetskonsepter i Norge. I 2008 har Statistisk Sentralbyrå levert befolkningsprognoser som viser vesentlig sterkere vekst enn tidligere i de store byene. Selv om dette isolert vil trekke i favør av høyhastighetstoget, vil markedsgrunnlaget fortsatt være svakt.

Jernbaneverket har fått gjennomført en analyse av *leveransevirksomheter*. Rapporten er utført av Agenda Utredning & Utvikling AS og belyser samfunnsmessige virkninger av leveranser av varer og tjenester og betydningen av ulik organisering av jernbaneutbygging i Norge. Hensikten har bl.a. vært å studere hvor stor andel av verdiskapingen i prosjektet som tilfalt norsk næringsliv, hvilke næringer som ble mest berørt, og hvilke sysselsetningsvirkninger utbyggingsprosjektet hadde i det norske samfunn.

Etter en samlet vurdering legges det ikke opp til bygging av separate høyhastighets jernbaner nå. Regjeringen mener at de neste ti årene må brukes til å bygge et kapasitetssterkt jernbanelnett i InterCity-triangelet. Den kraftige satsingen i InterCity-triangelet som nå foreslås vil uansett være nødvendig dersom det senere besluttes å bygge ut et høyhastighetsnett Norge. Eventuelle høyhastighetsstrekninger i Norge må ha start/endepunkt i Oslo.

Norge har en liten befolkning sammenliknet med alle andre land som har bygget eller vurderer å bygge høyhastighets jernbane. Kostnadene til utbygging og drift vurderes å være store i forhold til markedet som skal betjenes. Flere enn 3-4 stopp mellom endepunktene vil svekke konkurranseevnen mot fly. Motsatt vil få stopp svekke togets konkurranseevne i underveismarkedet og vil være mer krevende i et land med en så spredt bosettingsstruktur som Norge. Miljø- og klimaeffektene synes å være relativt beskjedne og mindre enn det mange har antatt på forhånd. En utbygging av høyhastighets jernbane vil kunne føre til varige natur- og landskapsinngrep, og gi store negative miljø- og transportbidrag i anleggsfasen.

Regjeringen mener det framtidige jernbanelnettet uansett må planlegges med utstrakt bruk av dobbeltspor for å sikre robusthet i toggangen. Ved en eventuell framtidig høyhastighetsbaneutbygging bør det vurderes å åpne for blandet trafikk med for eksempel godstrafikk for på lengre sikt å kunne ta ut synergieffekter i forhold til eksisterende jernbanelnett. Det blir for kostbart i forhold til passasjergrunnlaget, dersom det skal bygges og drives et eget høyhastighetsnett i tillegg til å opprettholde og videreutvikle dagens jernbaneinfrastruktur.

Regjeringen mener at konseptet for høyhastighetsbaner må videreutvikles og tilpasses norske forhold før det vil kunne være aktuelt i Norge. Høyhastighetsbaner vil uansett være avhengig av lange dobbeltsporstrekninger ut av byene/ende-punktsstasjonene. Regjeringen mener at en må prioritere å bygge ut disse strekningene først, av hensyn til lokal- og InterCity-trafikken. Utviklingen i, og erfaringene fra Europa og resten av verden, vil bli fulgt nøye i årene framover med hensyn på økonomi og teknologi. Resterende deler av utbyggingsstrategien for den enkelte InterCity-strekning kan, om hensiktsmessig, tilpasses et framtidig høyhastighetskonsept.

Regjeringen vil be Jernbaneverket arbeide videre med å vurdere hvordan mulige konsepter for utbygging og drift av høyhastighetsbaner eventuelt kan tilpasses norske forhold. I første omgang vil en viktig del av Jernbaneverkets arbeid være å avklare mulige konsekvenser for framtidig utbyggingsstrategi og hastighetsstandard for den enkelte banestrekning. Videre utredninger av høyhastighetsbaner i Norge skal ta utgangspunkt i hvor og hvordan evt. høyhastighetsbaner kan koples til InterCity-nettet for å oppnå raskere forbindelser mellom landsdelene. Gjennom disse utredningene må det framkomme

hvilke reisetider som er mulig å oppnå mellom de største byene i landet gjennom utvikling av de eksisterende baner, sammenliknet med ulike alternativer for etablering av separate høyhastighetsbaner.

10.1.2.5 *Utbygging av ERTMS (Europeisk standardisert løsning for signalering og trafikkstyring)*

Jernbaneverkets eksisterende signalanlegg er modent for utskifting av tekniske og økonomiske årsaker. En utskifting er viktig for å bedre punktlighet og regularitet i togdriften.

Norge har gjennom EØS-avtalen vedtatt en ny framtidig europeisk standard for signalering og trafikkstyring (ERTMS). Standarden gir moderne tekniske spesifikasjoner for interoperabilitet/samtrafikk på det konvensjonelle jernbanenettet. ERTMS vil kunne gi besparelser på både investeringer og drift/vedlikehold i jernbanenettet, og vil også gi muligheter for kapasitetsøkninger med større togtetthet (først og fremst på dobbeltsporete strekninger).

Jernbaneverket har utarbeidet en strategisk plan for utrulling av ERTMS på det norske jernbanenettet. Hele ERTMS-utbyggingen er foreløpig kostnadsregnet til om lag 15 mrd. kroner (inkl. ombordutrustning i tog). Det planlegges med sikte på en utbygging på Østfoldbanens østre linje som erfaringsstrekning med anslått driftsstart i 2014. Driftsstart på de første ordinære strekningene vil sannsynligvis utløse et investeringsbehov for ombordutrustning i tog for om lag 70-80 prosent av materiellparken. Dette vil få økonomiske konsekvenser for togselskapene og for statens kjøp av persontransporttjenester med tog. Samferdselsdepartementet legger opp til å gjennomføre ekstern kvalitetssikring (KS1) av ERTMS-prosjektet i 2009. Resultatene fra kvalitetssikringen vil bl.a. danne grunnlag for å ta stilling til i hvilket tempo og i hvilken rekkefølge systemet skal bygges ut på banestrekningene i Norge.

Innenfor planrammen i Nasjonal transportplan er det foreløpig satt av 1,2 mrd. kroner til implementering. Samferdselsdepartementet mener at det ikke er naturlig at Norge som et lite jernbaneland går i front med implementeringen av denne type kompliserte og kostbare systemer. Den framtidige utrulling av ERTMS vil i tillegg til erfaringene fra prøvestrekningen bli basert på erfaringer fra andre land. Departementet kommer nærmere tilbake til Stortinget i forbindelse med de årlige statsbudsjetter dersom resultatene fra den ekster-

ne kvalitetssikringen tilsier endringer i framdrift og ressursbehov.

10.1.3 **Flytrafikken og lufthavnene**

Regjeringen vil legge til rette for en sikker, miljøvennlig og effektiv luftfart i alle deler av landet. Norge ligger i utkanten av Europa og har spredt bosetting, hardt klima og en vanskelig topografi. Luftfarten spiller derfor en viktigere rolle i Norge enn i andre europeiske land. Ordningen med samfinansiering mellom bedriftsøkonomisk lønnsomme og ulønnsomme lufthavner vil bli videreført, og dagens lufthavnstruktur skal opprettholdes, så langt det ikke er et ønske lokalt om å legge ned en lufthavn.

Prognoser viser fortsatt vekst i luftfarten. Avinor baserer seg på en årlig gjennomsnittlig passasjervekst på 2,8 pst. Dette tilsvarer ca. 50 millioner passasjerer i 2020. Det er knyttet stor usikkerhet til prognosene. Den generelle økonomiske utviklingen, miljømessige restriksjoner og mulig modning i enkelte markeder vil kunne påvirke etterspørselen.

Avinor har i dag ansvaret for drift og investeringer på 46 statlige lufthavner. Ved 12 av disse lufthavnene er det ulike former for samarbeid med Forsvaret. Av den totale passasjertrafikken over norske lufthavner i 2008 foregikk 95 pst på lufthavnene i Avinor. Selskapet er også i hovedsak eneleverandør av flysikringstjenester i sivil og militær luftfart.

10.1.3.1 *Båndlegging av areal til mulig tredje rullebane på Gardermoen*

Oslo lufthavn, Gardermoen, har i dag to rullebaner. Avinor utarbeidet i 2002 en plan som viste at det ville bli behov for en tredje rullebane en gang fram mot 2030. En rapport som Norconsult utarbeidet for Samferdselsdepartementet i 2005 bekreftet i stor grad disse konklusjonene.

Regjeringen mener at behovet for en slik utbygging må vurderes nærmere, bl.a. i forhold til nasjonale og internasjonale klimamål. Regjeringen har derfor ikke tatt stilling til en slik utvidelse av lufthavnen.

Det er flere alternative lokaliteter for en mulig tredje rullebane, og det er ikke tatt noen avgjørelse om hvor en tredje rullebane skal ligge. Denne usikkerheten fører til at store areal rundt Gardermoen i realiteten alt er båndlagt.

Regjeringen mener denne situasjonen er uheldig, og har derfor fattet en prinsippbeslutning om at det skal båndlegges et bestemt areal til en even-

tuell tredje rullebane. Samtidig understrekes det at denne beslutningen ikke er et vedtak om å bygge en tredje rullebane.

Det må tas nærmere stilling til hvilket areal som skal båndlegges og hvilken form og innhold selve båndleggingsvedtaket skal ha. I dette arbeidet vil hensynet til jordvern og biologisk mangfold tillegges vekt. Samferdselsdepartementet vil lede arbeidet i samråd med Miljøverndepartementet som ansvarlig for plan- og bygningsloven.

Ved å båndlegge et bestemt areal oppnår en at andre arealer frigjøres til andre formål. Dette er ønsket av fylkeskommunen og kommunene i området. Samtidig bør båndleggingsvedtaket gis et innhold som gjør det mulig å opprettholde midlertidig virksomhet på det båndlagte arealet som er forenlig med bygging av en eventuell framtidig rullebane. Hvis man i framtiden finner ut at det ikke er ønskelig å bygge en tredje rullebane, kan båndleggingsvedtaket oppheves.

Bergen lufthavn, Flesland

På lang sikt kan det bli behov for en ny rullebane ved Bergen lufthavn, Flesland. Denne prosessen er fortsatt i et tidlig stadium.

10.1.3.2 Tilpasninger i lufthavnstrukturen

I Soria-Moria-erklæringen legger regjeringen opp til å opprettholde dagens lufthavnstruktur så fremt det ikke er et uttrykt ønske lokalt om å legge ned en lufthavn. Imidlertid kan investeringer i andre sektorer som i betydelig grad reduserer reisetid og tilgjengelighet til nærliggende lufthavner føre til behov for en nærmere vurdering av den eksisterende lufthavnstrukturen. Dersom en fra lokalt hold ser et slikt behov, skal en slik prosess først settes i gang etter at alle berørte parter er konsultert. Som eksempel har den lokalpolitiske viljen til å bidra til en god, helhetlig samferdselsløsning vært viktig for regjeringens prioritering av midler til bygging av Hålogalandsbrua.

Vardø-Vadsø

I Nasjonal transportplan 2006-2015, jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004) og Innst. S. nr. 240 (2003-2004), ble det lagt opp til å utrede om en av de eksisterende lufthavnene kunne bli framtidig felles lufthavn for dette området. Det ble videre vist til at det var en del uavklarte spørsmål i forhold

til kulturminner ved dagens ekspedisjonsområde på Vadsø lufthavn. Disse er i dag avklart, og det er ikke hindringer for å fortsette driften ved Vadsø lufthavn. I tråd med Soria Moria-erklæringen er det besluttet å videreføre driften ved begge lufthavnene.

Ny lufthavn Honningsvåg

I Nasjonal transportplan 2006-2015 ble det vist til at Avinor har funnet en egnet lokalitet for ny lufthavn for Honningsvåg på Porsangnesryggen. Videre het det at det ville være nødvendig å foreta værmålinger for å vurdere stedets værmessige tilgjengelighet.

Avinor har vurdert, med bakgrunn i foretatte værmålinger og ytterligere tilleggsvurderinger, at en flyplass på Porsangnesryggen med akseptabel værmessig tilgjengelighet, vil være kostbar å realisere. Saken har vært på høring. Vertskommunen for lufthavnen, Nordkapp kommune, finner det riktig at dagens lufthavn opprettholdes og videreutvikles. I tråd med dette blir arbeidet med ny lufthavn for Honningsvåg avsluttet.

Ny lufthavn Hammerfest

Grunnet vanskelige operative forhold ved Hammerfest lufthavn arbeides det med å finne en lokalisering for en ny lufthavn for området. Lufthavnen er en av landets viktigste regionale lufthavner og spiller en sentral rolle i flyrutemønsteret og for den regionale utviklingen i Finnmark. Kommunene Kvalsund og Hammerfest har igangsatt et værmålingsprosjekt på Grøtnes sør for Hammerfest. Avinor bidrar faglig og praktisk i gjennomføringen av prosjektet. Samferdselsdepartementet vil vurdere spørsmålet om ny lufthavn når resultatene av værmålingene foreligger.

Narvik lufthavn, Framnes, og forholdet til ny Hålogalandsbrua

Regjeringen har merket seg den lokale støtten til nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes, i forbindelse med bygging av bru over Rombakfjorden (Hålogalandsbrua). Nedlegging av lufthavnen er en forutsetning for finansieringspakken for den nye brua. Lufthavnen bør legges ned før store sikkerhetsmessige investeringer må gjennomføres, og slik at nødvendige økonomiske bidrag til bygging av brua sikres. Prosjektet er nærmere omtalt i kapittel 10.4.9.

Ny lufthavn Mo i Rana

Det arbeides på lokalt hold gjennom selskapet Polarsirkelen Lufthavnutvikling AS for en ny lufthavn til erstatning for Mo i Rana lufthavn, Røssvoll.

Avinor har søkt Luftfartstilsynet om utsettelse av oppgradering av Røssvoll i påvente av en avklaring om det blir bygd en ny lufthavn for Mo i Rana. Søknaden gjelder i første omgang fram til 1. juni 2013. Avinor har iverksatt kompensierende tiltak for å opprettholde sikkerhetsnivået.

Det foregår for tiden undersøkelser for å avdekke om den planlagte lokaliseringen er egnet. Avinor deltar i prosjektet som rådgiver. Avinors engasjement forplikter verken Avinor eller Samferdselsdepartementet i framtidige vurderinger av en eventuell konsesjonsøknad eller vurderinger av Avinors engasjement i eierskap og drift av eventuell ny lufthavn.

Felles lufthavn for Helgeland

I Nasjonal transportplan for 2006–2015 er det vist til prosessen rundt vurderingen av ny felles lufthavn for Helgeland. Avinor har frarådd videre arbeid med den aktuelle lokaliteten på grunn av dårlig værmessig tilgjengelighet. Helgeland Lufthavn AS ønsker å vurdere spørsmålet på nytt. Avinor deltar som rådgiver i disse vurderingene.

Helikopterruter mellom Bodø og ytre Helgeland

Samferdselsdepartementet har vurdert spørsmålet om å opprette helikopterruter mellom Bodø og øyene i ytre Helgeland under ordningen med statlige kjøp av flyrutetjenester. Departementet er kjent med det aktive næringslivet på Træna, Lovund og Rødøy. Disse områdene blir i dag betjent med sjøtransport/hurtigbåt og bilferje. Beregningene viser at dette vil bli kostbart. I tillegg kommer investeringer og drift av nødvendig infrastruktur. Samferdselsdepartementet finner ut fra dette ikke å kunne gå inn for å ta disse rutene inn under ordningen med statlige kjøp.

Utvidelse av Kirkenes lufthavn, Høybukta

Kirkenes lufthavn, Høybukta, som en moderne, effektiv og forutsigbar lufthavn vil være et viktig ledd i en strategisk nordområdesatsing. Dette er nærmere omtalt i kapittel 8.4 om nordområdene og oppfølging av nordområdesatsingen.

Avinor har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet igangsatt nærmere utredninger av et

prosjekt for å fjerne terrenghindringer øst for rullebanen. Regjeringen vil komme tilbake til saken når et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag foreligger.

10.1.3.3 Lufthavner utenfor Avinor

Det er i dag seks lufthavner med rutetrafikk utenfor Avinor. Den største er Sandefjord lufthavn, Torp. Rygge Sivile Lufthavn AS startet med sivil lufthavndrift på Moss lufthavn, Rygge, tidlig i 2008. Ørland kommune driver sivil lufthavndrift på Ørland hovedflystasjon. Begge lufthavnene er eid av Forsvaret. Lufthavnene Stord lufthavn, Sørstokken, Skien lufthavn, Geiteryggen, og Notodden flyplass, Tuven, er kommunale.

På det sentrale Østlandsområdet er det en utfordring at Oslo lufthavn, Gardermoen, og lufthavnene utenfor Avinor til en viss grad konkurrerer om de samme passasjerene. Lufthavnene utenfor Avinor kan vektlegge kommersielle mål, mens Oslo lufthavn, Gardermoen, skal medvirke til å dekke underskuddet på et stort antall bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavner over hele landet. Samferdselsdepartementet, som både er konsesjonsgiver og takstmyndighet, vil i reguleringen av lufthavner utenfor Avinor ta hensyn til den viktige rollen Avinor og Oslo lufthavn, Gardermoen, har i finansieringen av det desentraliserte lufthavnet i Norge.

Samferdselsdepartementet satte høsten 2008 i gang en utredning av rutetjenester og driftsopplegg på de ikke-statlige lufthavnene Notodden, Skien og Stord.

Rutene på disse lufthavnene er drevet kommersielt og er trafikalt innrettet mer på arbeidsreiser enn private reiser. Lufthavnenes ruter er forholdsvis lite benyttet sammenlignet med rutene på de regionale lufthavnene til Avinor, der hver innbygger reiser 310 ganger i året. I en samlet vurdering av transportstandarden i influensområdene, aktiviteter av lokal karakter ved lufthavnene, gunstige synergieffekter i driften av lufthavnene mot annen kommunal drift, samt de økonomiske utfordringene i Avinor, finner departementet ikke grunnlag for å innlemme lufthavnene i Avinor.

Departementet tar sikte på å videreføre bevilgningen over kapittel 1311, post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser. Iht. dagens retningslinjer blir tilskudd gitt til flygeinformasjonstjenester (Aerodrome Flight Information Service AFIS), som er en generelt gjeldende ordning som anvendes likt overfor alle lufthavner som oppfyller vilkårene, mens tilskudd til andre drifts- og in-

vesteringsformål blir gitt ved særskilt budsjettvedtak for den enkelte lufthavn for ett eller flere år om gangen. Departementet tar sikte på å videreføre tilskudd som dekker utgiftene til AFIS-tjenestene for lufthavnene. Det er videre identifisert et investeringsbehov på lufthavnene Notodden og Skien, og departementet legger til grunn at det gis et engangs investeringstilskudd til lufthavnene Notodden og Skien med til sammen 12 mill. kr. i 2010.

Av de tre lufthavnene har Skien størst trafikkpotensial men er i konkurransesituasjon i forhold til ruteflygingen ved Sandefjord lufthavn, Torp. Ifølge spørreundersøkelser går 80 pst av næringslivets reiser over annen lufthavn enn Skien.

Ruten BergenNotodden anses ikke å utgjøre noen nevneverdig konkurranse mot annen rute-flyging verken på Skien eller Sandefjord lufthavn Torp, jf. at Notodden har dispensasjon for rute-drift med 12 seters fly tilpasset pendlertrafikk på strekningen. Ifølge undersøkelser går over 90 pst av næringslivets reiser over annen lufthavn enn Notodden.

Stord lufthavn skiller seg trafikalt ut fra de to øvrige lufthavnene ved at de fleste næringslivsreisene, fortsatt ifølge spørreundersøkelser, skjer fra denne lufthavnen. Kun 30 pst av næringslivets tjenestereiser benytter alternativ lufthavn.

Ut fra Stord lufthavn trafikale betydning er departementet innstilt på å sikre framtidig grunnlag for videre drift med årlig statlig tilskudd opp mot 12 mill. kroner for å kompensere tilnærmet differansen mellom årlige driftsinntekter og driftsutgifter inkl. avskrivninger etter nærmere avtale mellom staten og lufthavnselskapet. Avtalen må være i samsvar med reglene om offentlig støtte i EØS-avtalen, og må bl.a. spesifisere de tjenestene som skal ytes. Det må videre foretas en avgrensning mot tjenester som ikke omfattes av avtalen.

Driften av AFIS-tjenester har ikke et økonomisk formål, og støtte til slike tjenester faller derfor utenfor reglene om offentlig støtte i EØS-avtalen. Departementet legger for øvrig til grunn at investeringsstøtte blir gitt etter søknad, og til formål som er i samsvar med reglene i EØS-avtalen.

10.1.4 Havnestruktur og stamnett til sjøs

Regjeringen har som mål at mer gods skal transporteres på sjø eller bane framfor veg. For å øke sjøtransportens markedsandeler må den være et konkurransedyktig alternativ med tanke på sikkerhet, framføringstid, pålitelighet og pris. Det er

derfor regjeringens målsetting å videreutvikle sikre og effektive transportkorridorer på sjøen både langs kysten og mot utlandet.

Havnestruktur

De fleste havner er i kommunalt eie, mens noen er private. Staten eier ingen ordinære havner, men står som utbygger og eier av en rekke fiskehavner.

Sjøtransport kan i svært få tilfeller bringe varene dør til dør. Dersom sjøtransporten skal øke sin konkurransekraft er det nødvendig å se de ulike transportformene i sammenheng. Gode tilknytningsveger til havnene, og sikre og effektive farleder er derfor en forutsetning. Infrastrukturen rundt større terminaler er også viktig for å få godset ut i landet på en effektiv måte. Regjeringen definerer derfor 31 stamnetthavner, hvorav god landverts tilknytning er viktig for 25, mens de resterende seks er sjø-sjøbaserte terminaler. Disse havnene er knyttet opp til stamleden som går langs kysten fra Svinesund til grensen mot Russland. Som det framgår av kapittel 10.1.1 mener regjeringen at vegtilknytningene til stamnetthavner og intermodale knutepunkt skal være riksveger. Eventuelle utbedringer i vegtilknytningen vil måtte prioriteres opp mot andre vegprosjekter. Videre vil farledsprosjekter inn til stamnetthavnene bli prioritert der det er behov for tiltak. Utover dette er det ikke knyttet andre virkemidler til stamnetthavnene. Det vises for øvrig til omtalen av havne- og farvannsloven og betegnelsen «utpekte havner» i kapittel 7.

I Nasjonal transportplan 2006-2015 ble det konkludert med at havnestrukturen burde bestå av nivåene nasjonale havner og øvrige havner.

Samtidig med innføringen av begrepet stamnetthavn fjernes nå begrepet «nasjonal havn». Dette betyr at havnestrukturen består av havner som med hjemmel i den nye havne- og farvannsloven betegnes som «utpekte havner» og «stamnetthavner». Alle andre havner betegnes som «øvrige havner», og disse vil primært ha som oppgave å betjene lokalsamfunn og stedlig næringsliv.

I oversjøisk transport har man sett en utvikling med økning i transportvolumene og større skip, noe som også vil kunne ha innvirkning på Norge. Størrelsen på sendingene og andelen containere øker, og det blir mer spesialiserte transporter rettet mot et økende enhetslastmarked og færre og mer spesialiserte havner. Det er nødvendig at havnene tilpasser seg denne utviklingen, og oppretter samarbeid seg i mellom og med trans-

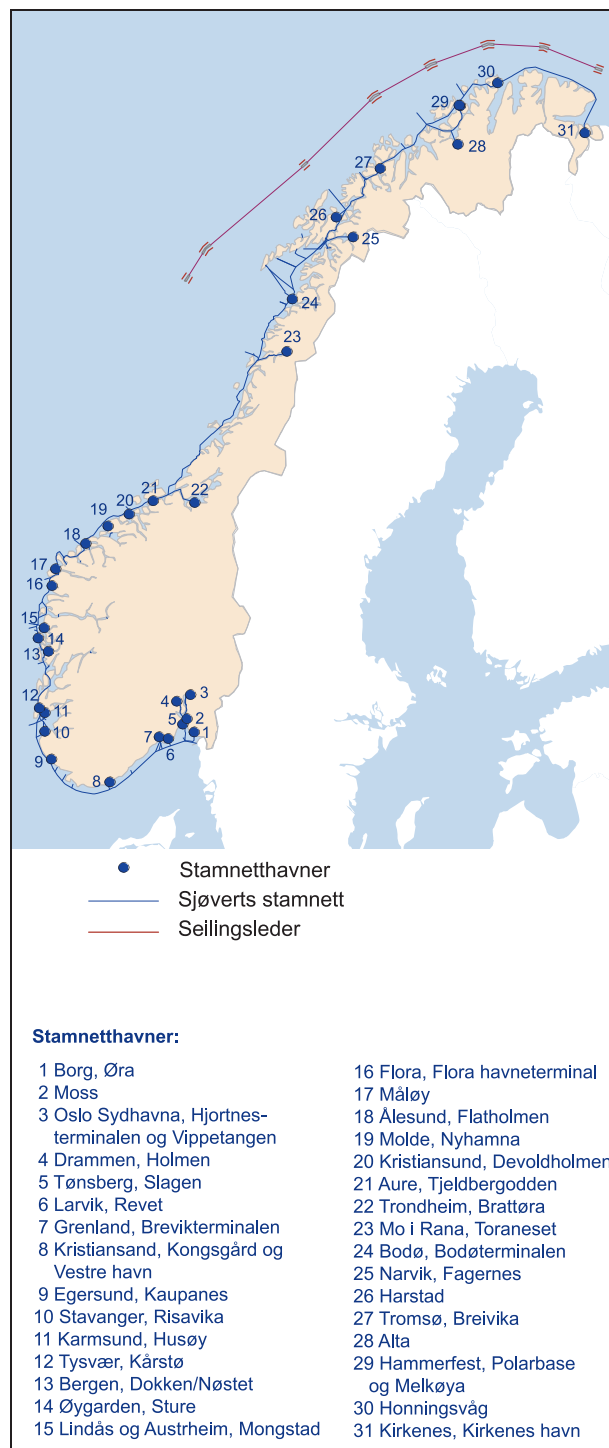
portører slik at trafikken mot utlandet kan konsentreres til noen få havner og tilpassede terminaler. I dag er særlig Oslo, Kristiansand, Stavanger og Bergen intermodale knutepunkter for gods- og passasjertransport til og fra Norge.

Det vil være markedet (vareiere og transporttilbydere) som ut i fra økonomiske og bedriftsmessige vurderinger velger hvilke havner som anløpes og således avgjør hvilke havner som er sentrale i det norske transportsystemet. Stamnettthavner og prioritering av farledstiltak og vegtilknytning gir likevel et signal om hvilke havner regjeringen mener vil være de mest sentrale i den kommende planperioden. Staten vil følge utviklingen i trafikkmønsteret nøye med tanke på tiltak i tilknytning til havner. Med bakgrunn i økt olje- og gassutvinning i nord arbeider Kystverket i forhold til havnenes rolle og koordinerer et samarbeid mellom havnene der det legges til rette for dialog og settes fokus på felles utfordringer og mulige løsninger. Kystverket vil også være med på å legge til rette for havnesamarbeid.

Stamnettet til sjøs

Stamnettet for sjøtransport omfatter hovedledene langs kysten fra svenskegrensa til grensa mot Russland, med indre og ytre leder, leder for innseiling til stamnettthavnene, samt seilingsleder utenfor kysten for skip i transitt. De fleste hovedledene har i utgangspunktet god framkommelighet og stor transportkapasitet, men deler av farledssystemet og innseilingen til enkelte havner har begrensninger knyttet til høyde, dybde og/eller bredde. For å styrke sikkerheten og bedre framkommeligheten for skipstrafikken i norske farvann og havner, arbeides det med å utvikle farledsnormaler som grunnlag for en systematisk gjennomgang av stamnettet. Etableringen av et slikt farledssystem vil også kunne bidra til å avgrense framtidige konflikter om arealbruken i kystsonen og gi sjøtransporten bedre forutsigbarhet og utviklingsmuligheter.

I planperioden vil det bli gjennomført en rekke tiltak i hovedledene og i innseilingen til viktige trafikk- og fiskerihavner. Tiltakene er først og fremst begrunnet med sikkerhetshensyn ved at det særlig gjøres utbedringer på ulykkesutsatte punkter. Mange av tiltakene vil også ha positive effekter for framkommeligheten på sjøen, og dermed styrke sjøtransportens konkurranseev-



Figur 10.2 Stamnett havner

ne. Tiltak i tilknytning til fiskerihavner vil ofte være utdypingstiltak som begrunnes med at det har skjedd en utvikling mot større og dyperegående fiske- og transportfartøy.

10.2 Transportkorridorer nasjonalt og internasjonalt

10.2.1 Nasjonale transportkorridorer

Regjeringen legger i denne meldingen vekt på transportkorridorenes funksjon og betydning for å binde landet sammen og for å skape et effektivt transportsystem. Korridorene gjør det mulig å foreta vurderinger på tvers av transportsektorene. Konkurransflater og potensialet for samarbeid og samordning mellom transportmidlene varierer mellom korridorene.

Det er definert 8 nasjonale transportkorridorer.

Korridorene er:

1. Oslo – Svinesund/Kornsjø
2. Oslo – Ørje/Magnor
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø
6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund



Figur 10.3 Nasjonale og utenlands transportkorridorer

7. Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland

Hovedutfordringene i transportkorridorene er i første rekke knyttet til sikkerhet, framkommelighet, overføring av gods fra veg til sjø og bane, samt utvikling av felles bo- og arbeidsmarkedsregioner.

10.2.2 Utenlandsforbindelser

På grunn av Norges omfattende utenrikshandel (eksport og import) er det viktig å ha gode tilknytninger mellom korridorene innenlands og forbindelsene til og fra utlandet. I forslaget til Nasjonal transportplan 2010-2019 har Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet definert sju utenriks transportkorridorer som reflekterer fordelingen av utenrikstransporten til og fra Norge og koblingene til korridorene innenlands.

Utenlandskorridorene er:

U1 Østlandsområdet – Sør-Sverige, Danmark, Østersjølandene og kontinentet

Alle transportgrener er representert og avvikler store trafikkvolumer av både gods og personer. Denne korridoren er en videreføring av korridor 1 Oslo – Svinesund/Kornsjø.

U2 Østlandsområdet til/fra havner og flyplasser i Europa

Dette er en ren sjø- og lufttransportkorridor. Det mates gods og passasjerer inn i korridoren via de fleste innenlandske transportkorridorene til de større havnene rundt Oslofjorden, og i første rekke til Oslo lufthavn, Gardermoen, men også i økende grad til Sandefjord lufthavn, Torp.

U3 Sørlandet – Danmark og kontinentet Europa

Denne utenlandsforbindelsen omfatter særlig ferjesambandene til/fra Jylland, og videre til det øvrige Danmark og andre land på kontinentet. Gjennom «knutepunktet» Kristiansand er denne utenlandsforbindelsen koblet til Transportkorridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger, og indre deler av korridor 4 Stavanger – Bergen.

U4 Østlandsområdet – Sverige, Finland, Baltikum og Russland

Dette er en viktig utenlands landtransportkorridor, særlig for gods- og persontransport til/fra Sverige (Stockholm), men også videre mot Finland (Helsinki), Russland og de baltiske statene. Forbindelsen forlenger transportkorridor 2 Oslo – Ørje/Magnor.

U5 Midt-Norge – Midt-Sverige og Finland

Denne utenlandskorridoren fanger opp gods og persontransport i hovedsak mellom Midt-Norge og Midt-Sverige og Finland. Denne utenlandskorridoren er knyttet opp mot transportkorridor 7 Trondheim – Bodø med armer mot svenskegrensen.

U6 Nord-Norge – Nord-Sverige, Finland og Russland

Den nasjonale transportkorridor 8 Bodø/Narvik Tromsø/Kirkenes er forbundet med flere geografisk og funksjonelt atskilte utenlandsforbindelser, bl.a. mot Nordvest-Russland og mot Nord-Sverige og Finland. Utenlandsforbindelsene omfatter i hovedsak vegtransport, men også jernbane og fly.

U7 Havner på Vestlandet, Midt-Norge og Nord-Norge til/fra utlandet

Denne utenlandskorridoren representerer farleden langs kysten. Transportene er i stor grad direkte transporter av store volumer råvarer og halvfabrikata til og fra europeiske og oversjøiske markeder. Korridoren har koblingspunkter til transportkorridor 4, 7 og 8 fra Stavanger til Kirkenes. Denne korridoren er også en viktig nasjonal korridor for lokal, regional og nasjonal sjøtransport med fraktefartøyer, godsbåter, ferjer og andre rutebåter, samt Hurtigruten.

10.2.3 Utvikling av transportkorridorer i Europa

Hensynet til sterkt økende internasjonale transporter, et stadig mer integrert nordisk og europeisk marked og mer miljøvennlig transport krever prioritering og koordinering på internasjonalt nivå. Regjeringen legger vekt på å delta aktivt i samarbeid om utbygging av grensekryssende infrastruktur – dels på europeisk nivå, dels i regionale samarbeidsfora.

Siden 1996 har EU hatt et omfattende program for utbygging av grensekryssende infrastruktur (TEN-T). Programmet består av i alt 30 meget store prosjekter. Finansieringen skjer hovedsakelig med nasjonale midler, men EU gir støtte til utbyggingsprosjekter i medlemslandene med mellom 10 og 20 pst av byggekostnadene. Gjennomføringen av prosjektene har gått tregere enn forutsatt. Programmet forventes fullført etter 2020. Retningslinjene for programmet er inkorporert i EØS-avtalen, men uten økonomiske forpliktelser for Norge. Retningslinjene og prosjektprogrammet for TEN-T skal revideres i 2010. Etter initiativ fra samferdselsministrene i Norden og Baltikum deltar Norge for tiden i samråd med de andre nordiske og baltiske land i forbindelse med revisjon av TEN-T retningslinjene for å samordne felles posisjoner.

Flere av TEN-prosjektene har direkte betydning for Norge. *Øresundsbroen* med veg- og jernbaneforbindelser mellom Sverige og Danmark representerer en viktig forbedring for landtransporten mellom Norge og utlandet. På norsk side er E6 i all hovedsak ferdig utbygget til firefelts veg mellom Oslo og riksgrensen ved Svinesund. Når et par mindre strekninger på svensk side blir ferdigstilt, vil det være firefelts motorveg på hele strekningen mellom Oslo og København i løpet av et par år. Utbyggingen av E18 mot Stockholm er ikke kommet fullt så langt, og utbygging av jernbaneforbindelsene har et lengre tidsperspektiv. Den planlagte utbyggingen av Østfoldbanen sør for Rygge/Råde vil bli vurdert som en del av en eventuell framtidig utbygging av høyhastighetstog mot Göteborg.

Etter mange års utredning er det nå inngått en avtale mellom Danmark og Tyskland om bygging av en 20 km lang bruforbindelse over *Fehmarn Belt* (Rødby – Puttgarten). Brua med to spors jernbane og firefelts motorveg skal etter planen stå ferdig i 2018. Den nye brua vil avløse ferjeforbindelsene, og korte ned landverts transportavstand mellom Norden og Tyskland med 160 km.

Som et ledd i arbeidet med å dempe veksten i vegtransporten legges det mye vekt på å utvikle såkalte *Motorways of the Sea* som også er et prioritert TEN-T-prosjekt. Hensikten er å legge til rette for «sømløs», rask sjøtransport gjennom farledstiltak, effektive informasjonssystemer, ny båtteknologi, bedre terminaldrift, og mer effektive seilingsmønstre. Dette arbeidet har særlig interesse for Norge på grunn av den omfattende sjøtransporten. Norske myndigheter deltar i to arbeidsgrupper for utvikling av Motorveger til sjøs i hen-

holdsvis Østersjøen og Nordsjøen. Norge er opp tatt av sjøtransporten langs norskekysten helt opp til Barentshavet og Nordvest- Russland skal bli omfattet av disse motorvegene til sjøs.

Høsten 2008 besluttet utenriksministrene i de berørte landene å etablere et *Partnerskap for Transport og Logistikk* mellom EU og nabolandene i nord, dvs. Russland, Island og Norge. Formålet med et slikt partnerskap er særlig å bidra til effektiv samordning og framdrift i utbyggingen av store grenseoverskridende infrastrukturprosjekter mellom de berørte landene. Et slikt partnerskap vil bl.a. legge til rette for økt vekst i handel og samkvem med de baltiske stater, Polen og Russland. Partnerskapet skal etter planen være operativt fra 1. januar 2010.

Det har gjennom flere år vært organisert et betydelig transportsamarbeid i Barentsregionen definert som «*Barents Euro-Arctic Transport Area*» (BEATA). Norge deltar aktivt i BEATA. BEATA vil bli samordnet med Partnerskapet for Transport og Logistikk som er omtalt ovenfor.

10.3 Trafikk og utfordringer i korridorene

10.3.1 Korridor 1: Oslo – Svinesund/Kornsjø

Korridorens rolle og betydning

I tillegg til hovedstadsområdet er bosettingen langs korridoren konsentrert til fire kystbyer.

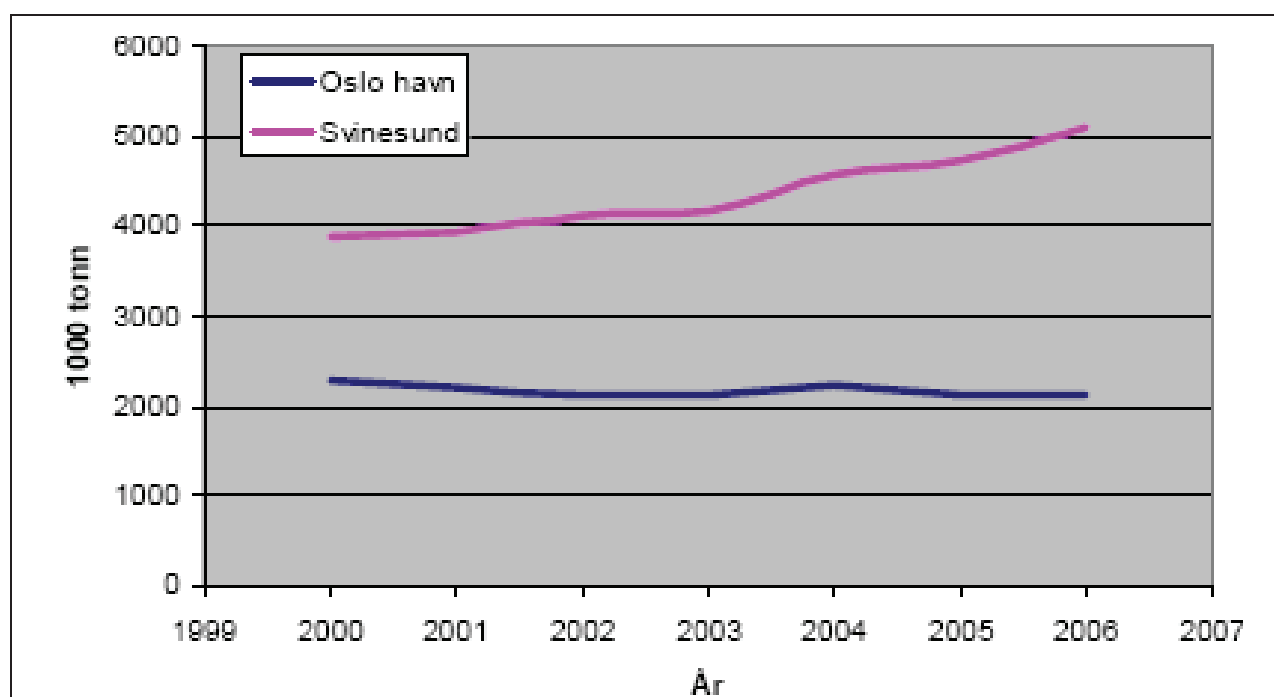
Næringsstrukturen er fortsatt preget av tradisjonell tungindustri med sterk eksportorientering. I de senere årene har det foregått en økende lokalisering av lager- og grossistforetak langs korridoren. Det er vekst i tjenesteytende næringer.

Korridoren har særlig betydning som landverts transportåre til/fra utlandet; over 2/3 av den landbaserte transporten av personer og gods til/fra Norge fraktes gjennom denne korridoren. Korridoren inngår i «Det Nordiske Triangel» (utbygging av veg- og jernbaneforbindelser mellom de nordiske hovedstedene) som er en del av EUs strategi for utbygging av et trans-europeisk transportnettverk (TEN-T); se kapittel 10.2.3.

Hovedårene og knutepunktene i korridoren er:

- E6 Oslo – Svinesund.
- Østfoldbanen Oslo – Kornsjø.
- Stamleden fra Oslo til Ytre Oslofjord og stamnetthavnene.
- Moss lufthavn, Rygge, (utenfor Avinor).

Mye av landtransporten til og fra andre landsdeler går gjennom korridoren i tillegg til transportene til/fra Oslo og det sentrale Østlandet. Korridoren har dessuten stor regional betydning ved at den knytter Østfold sammen med hovedstadsområdet. Videre knytter veg og bane sammen byene i Østfold, som i økende grad utgjør et felles bo- og arbeidsmarked. Det er økende pendling mot Osloområdet. Korridoren fungerer også som en hovedåre for lokalt næringsliv.



Figur 10.4 Utvikling i enhetslaster over Oslo havn sammenlignet med transporterte mengder med lastebil over Svinesund 1999-2006. 1000 tonn.

Det er mange større havner og dermed høy trafikkintensitet i sjøtransportkorridoren i Oslofjorden. Det er etablert trafikkseparering ved Drøbak, der stamleden deler seg i en inngående og en utgående led. De siste årene er det gjennomført utbedringer i farleden slik at den kan håndtere de største cruise- og containerskipene som finnes i dag.

Oslo-området er navet i gods- og persontrafikken i Norge og knytter sammen de fleste korridorrene i større eller mindre grad. De nasjonale knutepunktene Oslo havn, jernbaneterminalene Oslo S og Alnabru, samt Oslo lufthavn, Gardermoen, omtales i kapittel 10.3.6. Den nyåpnede Moss lufthavn, Rygge, ligger i korridoren.

Transportmiddelfordeling og konkurranseforhold

Alle transportformene er representert i korridoren. Personbil dominerer transportmiddelfordelingen på persontransportsiden, mens sjøtransport har størst markedsandel i godstransporten.

Sjøtransporten i korridoren preges av stor og sammensatt trafikk. Det gjelder containertrafikk, bulkbåter, spesialskip, kombinerte passasjer- og godsferjer, samt en betydelig cruisetrafikk.

De senere årene har det vært en sterk vekst i vegtransportens andel av vareimporten som kommer i containere og andre enhetslaster. Vegtransporten over Svinesund er nå over dobbelt så stor som containerimporten over Oslo havn, og utgjorde i 2006 mer enn 5 millioner tonn. Det er betydelig omlasting til andre transportmidler i Oslo for videre transport til andre deler av landet. Den økte andelen vegtransport har bl.a. sammenheng med en sterk vekst i importen av forbruksvarer via Göteborg havn og fra grossistlagre i nabolandene.

Sammenliknet med andre banestrekninger er jernbanens andel av godstransporten på Østfoldbanen lav.

Persontransporten internt i korridoren er primært knyttet til transport mellom Østfold-byene og Oslo, og utføres i hovedsak med personbil. Omfanget av arbeidspendling er økende. For personreiser over 100 km for eksempel mellom Halden og Oslo, har det vært en sterk vekst i busstrafikkens andel, fra 2 pst i 2002 til 10 pst i 2006. Toget har 14 pst og personbilen 76 pst av disse reise-ene.

Østfoldbanen er blant landets mest trafikkerte banestrekninger og en viktig baneforbindelse mot Sverige og kontinentet. Østfoldbanen spiller en

betydelig rolle i nærtrafikken fra Moss og inn mot Oslo og i forhold til regiontrafikken mot Fredrikstad, Sarpsborg og Halden. I 2005 var det ca 1,1 mill. reiser mellom Oslo og Halden.

Flaskehalsar og utfordringer

- Dårlig framkommelighet på vegnettet inn og ut av Oslo i rushtidene, dvs. kø- og forurensningsproblemer og kapasitetsbrist i kollektivtrafikken.
- Miljø- og framkommelighetsproblemer i byområdene Moss, Fredrikstad og Sarpsborg.
- Behov for økt kapasitet i jernbanens nærtrafikk, InterCity-trafikk og godstransporten på bane. Strekningen Oslo – Ski er en særlig flaskehals.
- Kapasiteten på Alnabru er fullt utnyttet, mens det ventes fortsatt vekst i godstransportbehovet.
- Fullt utnyttet kapasitet på terminalsiden ved Oslo lufthavn, Gardermoen. Sikring av arealer for en ev. framtidig tredje rullebane.
- Framkommelighets- og sikkerhetsproblemer i innseilingen til enkelte havner; særlig Borg havn.
- Dårlige veg- og banetilknytninger til enkelte trafikkhavner, jernbanens godsterminal Alnabru, og mellom Oslo havn og Alnabru.
- Tilstrekkelig areal for framtidig utvikling av Oslo havn.

10.3.2 Korridor 2: Oslo – Ørje/Magnor

Korridorens rolle og betydning

Denne korridoren betjener næringsliv og befolkning dels i Indre Østfold og dels Glåmdalen med Kongsvinger/Solør-regionen. Korridoren har også viktige forbindelseslinjer til Stockholm og resten av Sverige. Som korridor 1 er denne korridoren også en del av «Det Nordiske Triangel»; se kapittel 10.3.1.

Hovedårene i denne korridoren er:

- E18 Oslo – Ørje.
- Rv 2 Riksgrensen – Kløfta med tilknytning til Elverum (rv 20) og rv 35 Jessheim – Hønefoss – Hokksund.
- Kongsvingerbanen og lokaltogtilbudet mellom Romerike og Oslo.
- Østfoldbanens østre linje mot Mysen og Askim.

E18 Oslo – Ørje er den nest viktigste landverts utenlandskorridoren etter E6 Oslo – Svinesund. Nærmere 20 pst av all internasjonal godstransport

til/fra Norge på veg fraktes på E18 gjennom Østfold.

I tillegg til regionale funksjoner bidrar rv 2 og rv 35 til tverrforbindelsene mellom Valdres, Halvingdal og Østerdalen.

Transportmiddelfordeling og konkurranseforhold

På grunn av relativt korte avstander internt i korridoren, dominerer lastebilen godstransporten.

På lange personreiser mellom Kongsvinger og Oslo har personbilen en markedsandel på rundt 80 pst, mens tog og buss har 8-10 pst hver. På de noe kortere reisene i korridoren har jernbanen en markedsandel på 10-15 pst; i nærtrafikken en enda høyere andel. Buss supplerer toget i nærtrafikken rundt Oslo, mens den i større grad er konkurrent i regiontrafikken (Oslo – Kongsvinger og Årnes – Kongsvinger – Karlstad). Buss konkurrerer også med toget på strekningen Oslo – Stockholm, hvor flyet har en dominerende stilling.

Regjeringen har styrket togtilbudet på Kongsvingerbanen med bl.a. regiontog mellom Oslo og Karlstad, og gjenopprettet togtilbudet mellom Oslo og Stockholm i samarbeid med regionale myndigheter.

Flaskehalsar og utfordringer

- Dårlig framkommelighet på vegnettet inn og ut av Oslo i rushtidene.
- Miljø- og forurensingsproblemer i mange lokalsamfunn langs korridoren.
- Strekninger på E18 har lav kapasitet i forhold til trafikkmengde, bl.a. i Østfold og på Mosseveien.
- Deler av rv 2 (Kløfta – Kongsvinger) og rv 35 (Hønefoss – Roa) er smal og svingete. Dette bidrar til svekket trafiksikkerhet.
- Deler av riksvegnettet i korridoren er særlig ulykkesbelastet.
- Strekningskapasiteten i lokaltrafikkområdet (Oslo – Årnes) er tilnærmet fullt utnyttet.
- På Kongsvingerbanen begrenser standarden og kapasiteten mulighetene for større vekst i gods- og persontrafikken.

Korridor 2 er knyttet opp mot Oslo-områdets nasjonale knutepunktsterminaler (Oslo havn, Oslo S, Alnabru og Gardermoen) – og de utfordringer disse står overfor (se kapittel 10.3.6)

10.3.3 Korridor 3: Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger

Korridorens rolle og betydning

Korridoren dekker en befolkningstett kyststripe mellom Oslo og Stavanger. Korridoren betjener i alt 16 byer. Drammensområdet, Vestfoldbyene, Grenland, Agderbyene og Stavangerområdet utvikler seg i økende grad til større og til dels felles bo-, arbeidsmarkeds- og serviceregioner. Det er også en økende dagpendling mellom Oslo og Vestfoldbyene. Langs korridoren ligger det tunge konsentrasjoner av industri – særlig i Grenlandsområdet – som er avhengig av effektiv godstransport for videre utvikling.

Hovedårene og knutepunktene i denne korridoren er:

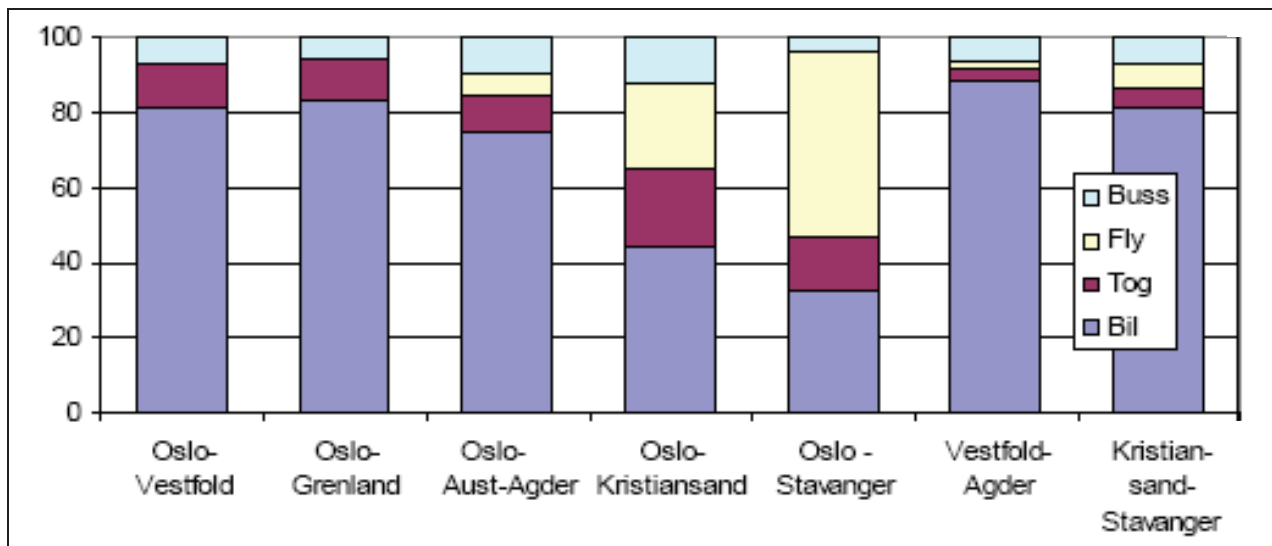
- E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger.
- Drammenbanen.
- Vestfoldbanen.
- Sørlandsbanen.
- Stamleden fra Oslo til Stavanger og innseilingen til stamnetthavnene.
- Stavanger lufthavn, Sola, Kristiansand lufthavn, Kjevik, og Sandefjord lufthavn, Torp (utenfor Avinor).

Transportmiddelfordeling og konkurranseforhold

Persontransporten er omfattende i hele korridoren, med særlig høy intensitet i lokaltrafikken mellom Oslo og Drammen og i InterCity-trafikken til/fra Vestfoldbyene. Jernbanestrekningen mellom Skøyen og Oslo S er landets mest trafikkerte jernbanestrekning med 600 tog i døgnet. I 2005 var det ca 1,6 millioner reiser mellom Oslo og Skien.

Beregninger av transportmiddelfordelingen i figur 10.5 viser at personbilen har mer enn 80 pst av reisene mellom Oslo og Vestfold/Grenland, mens fly har over halvparten av reisene mellom Oslo og Stavanger. Mellom Oslo og Kristiansand har ekspressbusstrafikken vokst sterkt de senere årene og har nå en markedsandel på rundt 15 pst. I et voksende marked har toget greid å holde sin andel rundt 20 pst. Det er mange tilbud og sterk konkurranse om persontransporten i denne korridoren. Eksempelvis kan trafikantene mellom Oslo og Kristiansand i dag velge mellom 4 ekspressbusselskaper, to flyselskaper og en togoperatør dersom man ikke velger å bruke personbil.

I godstransporten fraktes containere og andre enhetslaster på veg eller bane, mens bulklaster i hovedsak fraktes enten med lastebil eller skip.



Figur 10.5 Persontransporter lange reiser (>100 km) i korridor 3 OsloGrenlandKristiansandStavanger. Prosent.

Kilde: Nasjonal persontransportmodell NTM5

Antall vogntog og semitrailere langs E18 (Oslo-Kristiansand) og E39 (Kristiansand-Stavanger) har vokst med i gjennomsnitt 8 pst per år. På tross av sterk vekst i vegtransporten har det også vært sterk vekst i godstransporten på jernbane mellom Oslo og Kristiansand/Stavanger. Jernbanen har i dag en markedsandel på mer enn 40 pst av container/enhetslasttrafikken på denne relasjonen.

Flaskehalsen og utfordringer

- Mange svært ulykkesutsatte vegstrekninger, bl.a. E18 i søndre Vestfold, og gjennom Telemark og Agder, og på E39 i Vest-Agder og Rogaland.
- Framkommelighetsproblemer på E18 i Oslo og Akershus, Søndre Vestfold, Kristiansandsområdet og på Nord-Jæren.
- Sikker framkommelighet mellom Stavanger og Kristiansand på vinterstid.
- Behov for økt kapasitet, framføringshastighet og punktlighet på Vestfoldbanen.
- Behov for økt kapasitet på jernbanen mellom Egersund og Sandnes og for godstrafikken mellom Stavanger og Oslo.
- Fullt utnyttet kapasitet ved lufthavnene Sola og Kjevik.
- Veg- og banetilknytning til Sandefjord lufthavn, Torp.
- Vegtilknytninger til enkelte stamnetthavner i korridoren.

Korridor 3 er knyttet opp mot Oslo-områdets nasjonale knutepunktsterminaler (Oslo havn, Oslo S, Alnabru og Gardermoen) – og de utfordringene disse står overfor (se kapittel 10.3.6).

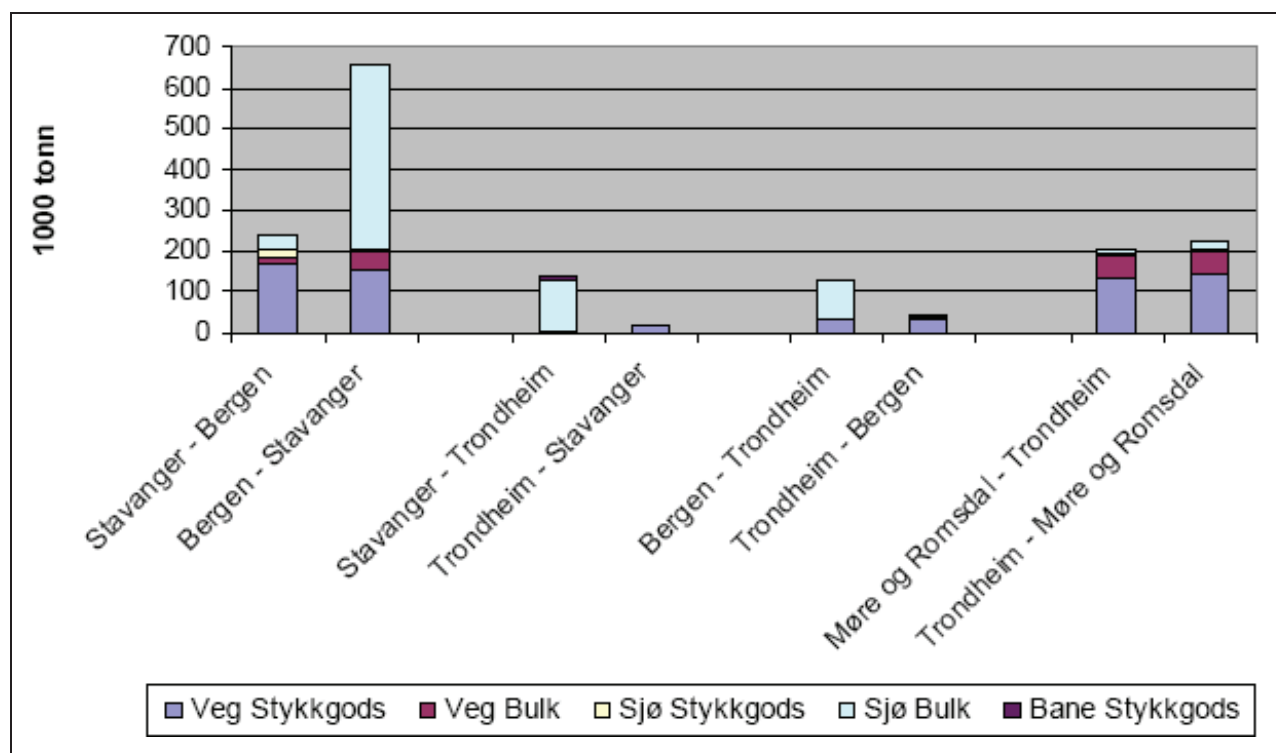
10.3.4 Korridor 4: Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim

Korridorens rolle og betydning

Korridoren er den sentrale ferdselsåren langs kysten i Sør-Norge og betjener de tre største storbyområdene utenom Oslo: Stavanger, Bergen og Trondheim, og dessuten regionale sentra som Ålesund og Kristiansund. Korridoren går gjennom viktige områder for eksportrettet virksomhet som har store transportbehov. I deler av korridoren utvikler det seg sammenhengende bo- og arbeidsmarkedsregioner mens dette i andre deler av korridoren er utfordrende på grunn av mange og lange fjorder og bratte fjell.

Hovedårene og knutepunktene i korridoren er:

- E39 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim. Ruta krysser fire fylkesgrenser med flere fjordkryssinger.
- Rv 9 gjennom Setesdalen og rv 13 Jøsandal – Voss som er en viktig «indre rute».
- Seks stamlufthavner; i tillegg er det fem regionale lufthavner.
- Sjøverts stamnett og stamnettshavner.



Figur 10.6 Godstransport i utvalgte relasjoner i korridor 4 Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim 2006. 1000 tonn.

Transportmiddelfordeling og konkurranseforhold

Med unntak av jernbanen, er det god tilgang til alle transportmidler. Man kan som reisende velge mellom bil, buss, fly og båt, mens gods fraktes enten med bil eller båt.

Båt dominerer godstransporten på de lange strekningene, mens vegtransporten dominerer de korte og mellomlange transportene. Sjøtransporten av gods domineres av bulkvarer. Det er reell konkurranse mellom veg- og sjøtransport for enkelte varer i korridoren.

Persontransporten er dominert av personbilen på korte og mellomlange avstander, mens flytrafikken er størst på lengre avstander. Hurtigbåt er et viktig kollektivtilbud på mellomlange avstander. Særlig i den søndre delen av korridoren er hurtigbåt et viktig transportmiddel på mellomlange avstander. Ekspressbusstrafikken har vokst i omfang i de senere år.

Flaskehalsar og utfordringer

- Stedvis dårlig og lite sammenhengende vegstandard. Deler av stamvegnettet i korridoren har lav standard; eksempelvis er vegbredden

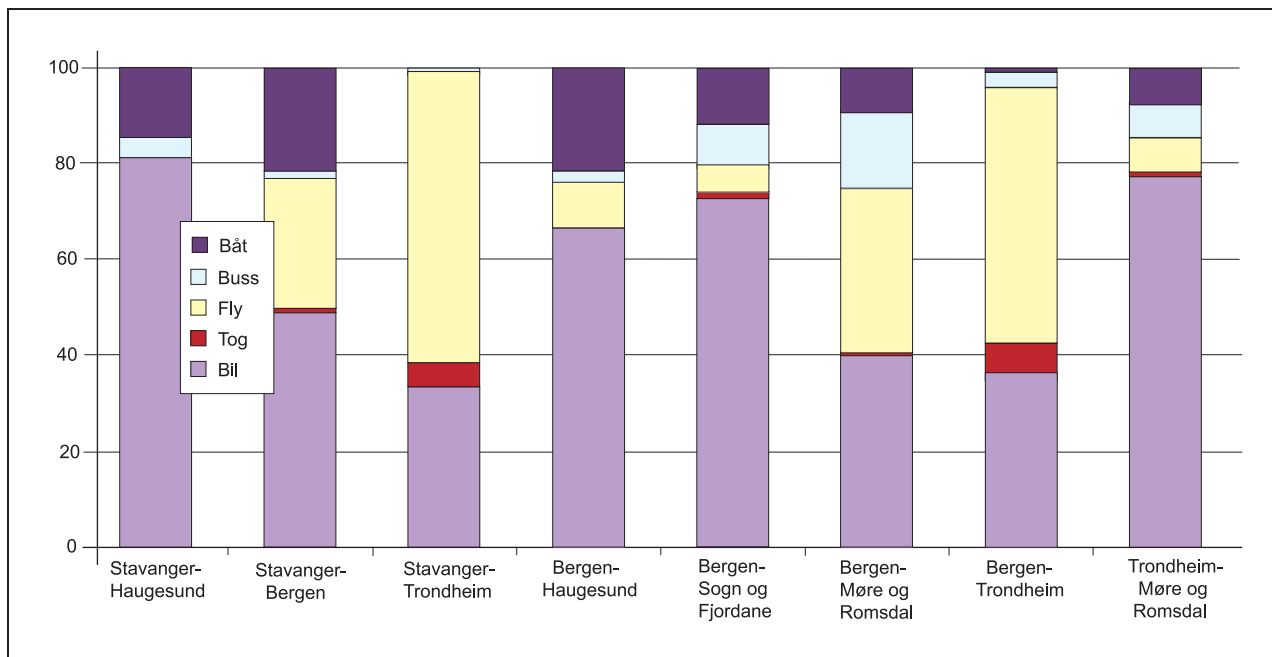
på E39 i deler av Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag nede i 5-5,5 meter.

- Høye transportkostnader på grunn av tidkrevende og kostbare fjordkryssinger og mange bomstasjoner.
- Deler av vegnettet er sterkt utsatt for ras.
- Køer og forsinkelser i og rundt Stavanger og Bergen i rushtidene.
- Utfordringer knyttet til merkig i forleden for hurtigbåttrafikken. Dårlig framkommelighet og sikkerhet for store skip i enkelte forleder.
- Kapasitetsproblemer i stamflughavnene
- Mange ferjeavhengige samfunn der næringsliv og befolkning har høyere transportkostnader enn ellers i landet.

10.3.5 Korridor 5: Oslo – Bergen/Haugesund med arm til Florø via Sogn

Korridorens rolle og betydning

Korridoren knytter Vestlandet og Østlandet sammen, og utgjør et nettverk av forbindelser mellom øst og vest i Sør-Norge med flere vegruter, jernbane- og flyruter. Mellom de befolknings-tunge endepunktene er korridoren preget av spredt byggeområder og flere høgfjellover-ganger. På grunn av betydelig turisme på Vestlandet



Figur 10.7 Persontransport, lange reiser (> 100 km) i korridor 4 Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim

har korridoren stor trafikkbelastning i sommerhalvåret også utenom de tettest befolkede områdene. Korridoren er viktig for fjerntrafikken mellom store deler av Vestlandet og Oslo/Østlandsområdet, for tradisjonelle industristeder som Kongsberg og Årdal, for reiselivet, og den har også betydelige lokale og regionale funksjoner for deler av Hordaland, Rogaland og Sogn og Fjordane, Telemark og dalførene Hallingdal og Valdres.

Hovedårene og knutepunktene i korridoren er:

- E16 mellom Sandvika og Bergen med tilknytning til Florø via rv 5.
- E134 Drammen – Haugesund med tilknytning til rv 36 Seljord – Skien.
- rv 7/52 Hønefoss – Gol – Borlaug.
- Bergensbanen Bergen – Hønefoss/Oslo.

E134 går sør for Hardangervidda, mens E16 og rv 7/rv 52 går på nordsiden. Vegene sør og nord for Hardangervidda betjener i hovedsak forskjellige regioner. Trafikkfordeling (ÅDT) over fjellet er omtalt i kapittel 7.

Transportmiddelfordeling og konkurranseforhold

Rundt halvparten av reisene mellom Oslo og Bergen er med fly, mens jernbane og bil har like store deler (20 pst). På delmarkeder er det grunn til å anta det er reell konkurranse mellom ulike transportmidler. Ekspressbusstrafikken er i vekst sær-

lig mot Hallingdal og Valdres, mens personbilen dominerer de mellomlange reisene.

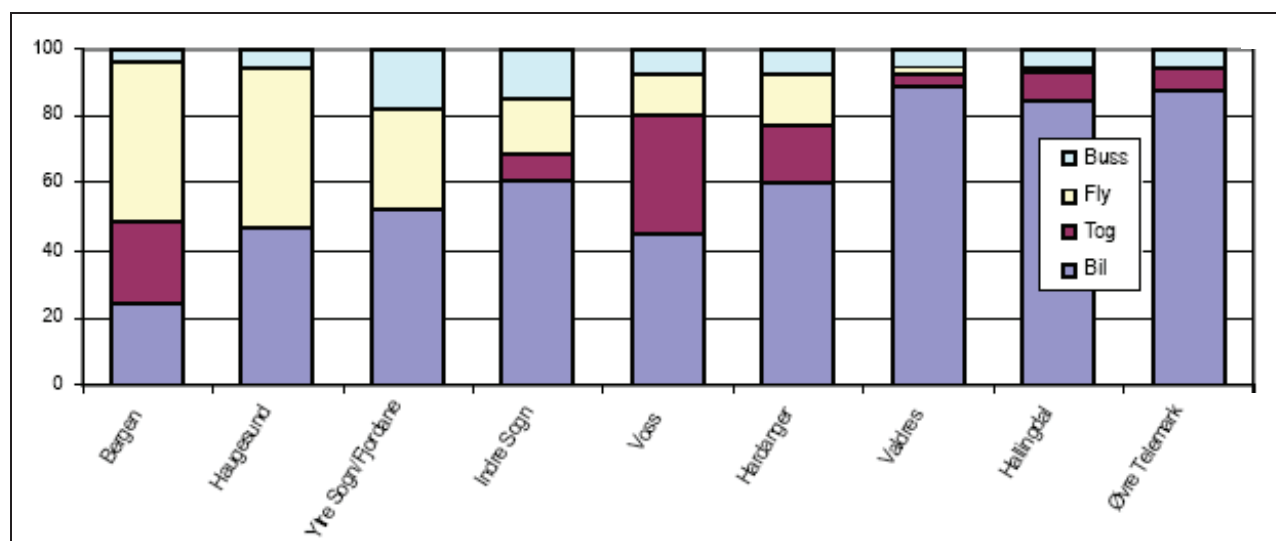
Bergensbanen er landets mest trafikkerte fjerntrekning og en viktig turistbane. Bergensbanen har tilknytning til Flåmsbana som rangeres blant de mest besøkte turistattraksjonene i landet. I 2005 var det ca. 600 000 reiser mellom Oslo og Bergen. Flåmsbana har ca. 500 000 reiser per år. I tillegg betjener banen lokaltogtrafikken Bergen-Arna-Voss (1,3 mill. reiser i 2005).

I godstransporten mellom endepunktene Oslo og Bergen har jernbanen hatt en markant vekst de senere årene, og har nå en markedsandel i containertransporten på ca 40 pst. Mellom andre destinasjoner i korridoren dominerer lastebilen.

Mellom Oslo og Haugesund, Bergen og ytre deler av Sogn og Fjordane dominerer fly i persontransporten. Persontransport med jernbanen står sterkest mellom Voss og Bergen, men jernbanen har også en viss andel av trafikken mellom Hallingdal og Oslo selv om bruk av personbil dominerer klart.

Flaskehalsar og utfordringer

- Vanskelige vær- og føreforhold på høyfjellsovergangene om vinteren.
- Mange rasutsatte strekninger, bl.a. på E134, E16 og rv 5.
- Lengre strekninger har vegbredde under 7 meter, bl.a. på E16 og E134.



Figur 10.8 Persontransport lange reiser (> 100 km) fra Oslo til ulike steder i korridor 5 OsloBergen/Haugesund med arm til Florø via Sogn. Prosent.

Kilde: Den nasjonale persontransportmodellen NTM5

- Ulykker på høytrafikkerte strekninger nær Oslo og Bergen.
- Kø- og rushtidsforsinkelser på E16 ved Bergen, Hønefoss og Sandvika.
- Lav framkommelighets- og sikkerhetsstandard i tunneler.
- Høgfjellsstrekninger og rasutsatte partier påvirker driftsstabiliteten for jernbanen.
- Behov for økt kapasitet i banenettet for å sikre fortsatt vekst i godstogenes markedsandel mellom Oslo og Bergen.
- Behov for økt kapasitet for persontrafikk med tog i Bergensområdet.

Planlagt åpning av Hardangerbrua i 2013 vil bidra til økt trafikk over rv 7. Det pågår en fylkesdelplanprosess for Hardangervidda med sikte på å fastsette en langsiktig arealforvaltning hvor hensyn til bruk og vern balanseres, herunder sikring av villreinens leveområder. Det er uvisst om dette vil kunne få konsekvenser for vinterdriften på rv 7. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til saken når nærmere avklaringer foreligger.

10.3.6 Korridor 6: Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

Korridorens rolle og betydning

Korridoren knytter den sørlige og nordlige delen av landet sammen. Den er også viktig for forbindelsene mellom Nordvestlandet og Sørøst-Norge.

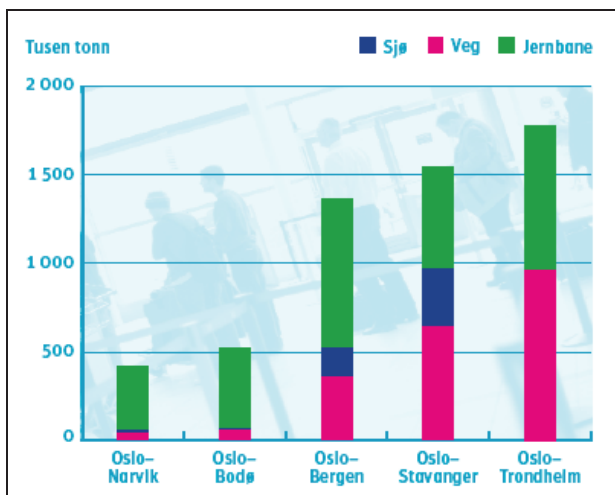
Gjennom korridoren går det store mengder import- og eksportvarer til og fra Nordvestlandet, Midt-Norge og Nord-Norge.

Fiskeoppdrettsnæringen i Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og i Trøndelagsfylkene benytter i stor grad stamvegnettet gjennom Gudbrandsdalen (E6) og Østerdalen (rv 3) i sine transporter mot markedene. På samme måte transporteres importvarer/forbruksvarer fra Oslo-området omlastningsterminaler langs denne korridoren både med jernbane og lastebil til Trøndelag og Møre.

Den største befolkningsskonsentrasjonen utenom Oslo og Trondheim ligger i Mjøsområdet (Gjøvik – Lillehammer – Hamar). Det er tendenser til utvikling av et felles bo- og arbeidsplassmarked i aksene Oslo – Lillehammer, og økende dagpendling inn mot Oslo-området – både langs E6 og rv 4.

Hovedårene og knutepunktene i denne korridoren omfatter:

- E6 mellom Oslo og Trondheim.
- E136 Dombås – Ålesund.
- Rv 3 Kolomoen – Ulsberg.
- Rv 4 Oslo – Gjøvik/Mjøsbrua.
- Rv 15 Otta – Måløy.
- Rv 70 Oppdal – Kristiansund.
- Dovrebanen Eidsvoll – Trondheim.
- Hovedbanen Oslo – Eidsvoll, inkl. Alnabruerterminalen.
- Gjøvikbanen med tilknytning til Bergensbanen over Roa for betjening av godstog.
- Oslo lufthavn, Gardermoen.
- Stametthavnene.



Figur 10.9 Godsmengder på utvalgte relasjoner til/fra Oslo-området 2003/2004

Kilde: TØI-rapport 1949/2007

Det nasjonale luftfartsknutepunktet Oslo lufthavn Gardermoen og det nasjonale jernbanegodsknutepunktet på Alnabru ligger i denne korridoren. Gardermoen knytter sammen flyrutenettet i de andre korridorene, særlig når det gjelder forbindelser til utlandet. På samme måte er Alnabru knutepunktet for godstransporten med tog på hovedrelasjonene innenlands, og har bl.a. en viktig rolle i distribusjonen til andre landsdeler av importen av ferdigvarer over Oslo havn.

Oslo havn er landets største knutepunkt for internasjonal sjøverts containertrafikk. På samme måte er Oslo S og Alnabru godsterminal det sen-

trale knutepunktet for jernbanetransporten i Norge og til/fra utlandet.

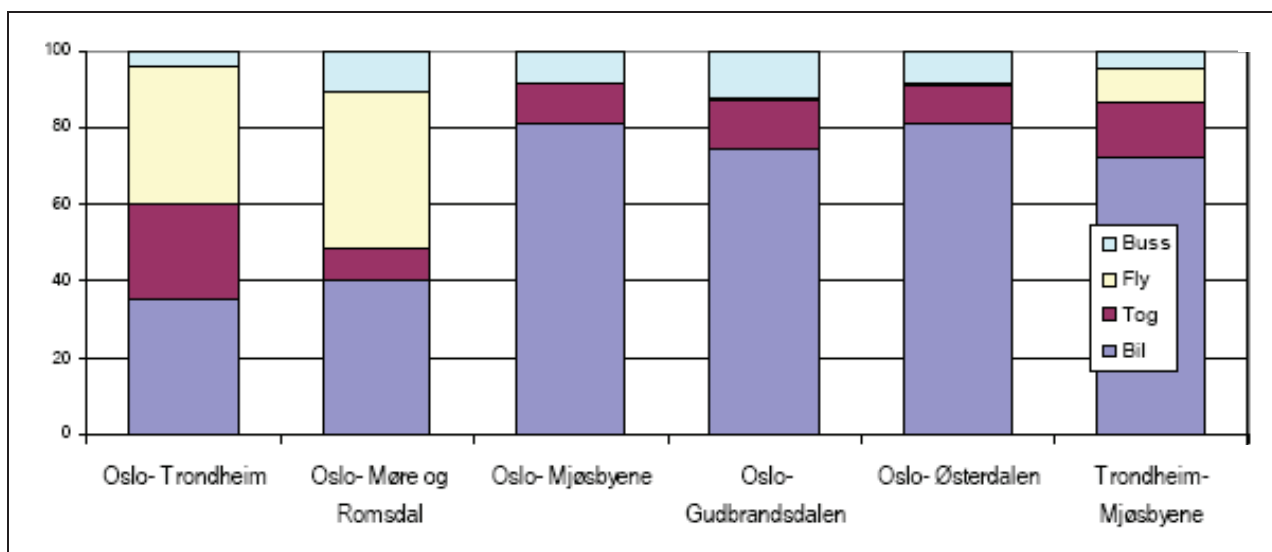
Transportmiddelfordeling og konkurranseforhold

Korridoren preges av tunge godsrelasjoner med stor andel på bane. På strekningen Oslo-Trondheim og Oslo – Bodø står jernbane sterkt med markedsandeler på henholdsvis 40 og nærmere 80 pst av containertransportene. Godstransportene til mellomliggende steder går i all hovedsak med lastebil, med unntak av enkelte spesialtransporter med tog (tømmertog og flydrivstoff).

En stor andel av persontrafikken i korridoren går mellom Oslo og Gardermoen, og mot Mjøsbyene. Toget har 44 pst av tilbringertrafikken til Gardermoen. Mellom Oslo og byene rundt Mjøsa viser beregnede tall i figur 10.10 at toget har en markedsandel på 10-12 pst av persontrafikken, mens personbilen er det dominerende transportmiddelet med 80 pst av trafikken.

For persontransporter mellom Oslo og Trondheim og byene i Møre og Romsdal viser beregninger at flytransporten har 35-40 pst av markedet. Toget har ca. 22 pst av trafikken mellom Oslo og Trondheim. Ekspressbussene spiller en økende rolle i korridoren, for eksempel mellom Oslo og Østerdalen.

Gardermoen opplever sterk vekst i flytrafikken. Lufthavnen hadde i 2008 om lag 19 millioner terminalpassasjerer. Det er en viss grad av konkurranse med Sandefjord lufthavn, Torp, og Moss lufthavn, Rygge.



Figur 10.10 Persontransport lange reiser (> 100km) fra Oslo til ulike steder i korridor 6 Oslo-Trondheim med armer til Mørebyene. Prosent.

Kilde: Den nasjonale persontransportmodellen NTM5

Flaskehalsar og utfordringer

- Høye ulykkestall langs riksvegane, særleg gjennom Gudbrandsdalen og Østerdalen.
- Kapasitetsproblemer på hovudvegane i og rundt Oslo og Trondheim i rushtidene; kø- og forurensningsproblemer.
- Framkommelighetsproblemer vinterstid særleg i Møre og Romsdal og på fjellovergangane.
- Rasutsatte partier først og fremst på deler av strekningane mellom Gudbrandsdalen og Nordvestlandet.
- Flaskehalsar i Møre og Romsdal knyttet til tunnelhøyde, veggbreidde og stigningar.
- Dårlig strekningskapasitet i InterCity-trafikken EidsvollHamarLillehammer, nærtrafikken rundt Trondheim, godstrafikken mellom Oslo og Trondheim.
- Sterkt økende press på terminal- og rullebanekapasitet på Oslo lufthavn, Gardermoen.
- På Gjøvikbanen begrenser standard og kapasitet mulighetene for vekst i gods- og persontrafikken også for Bergensbanen på strekningen Alnabru – Roa.

10.3.7 Korridor 7: Trondheim – Bodø med armer mot svenskegrensen*Korridorens rolle og betydning*

Korridoren er en transittkorridor mellom Nord-Norge og Sør-Norge, samtidig som den er viktig for Helgeland og Saltenregionen. Den binder også sammen naboregioner til felles bo- og arbeidsmar-

kedsområder; det gjelder bl.a. mellom Trondheim og Steinkjer. Bosetting og næringsliv er i stor grad lokalisert langs kysten. Fiskeri- og havbruksnæringen, skognæringen (Trøndelag) stiller økte krav til punktlig og effektive transportar.

Hovedårene og knutepunktene i korridoren er:

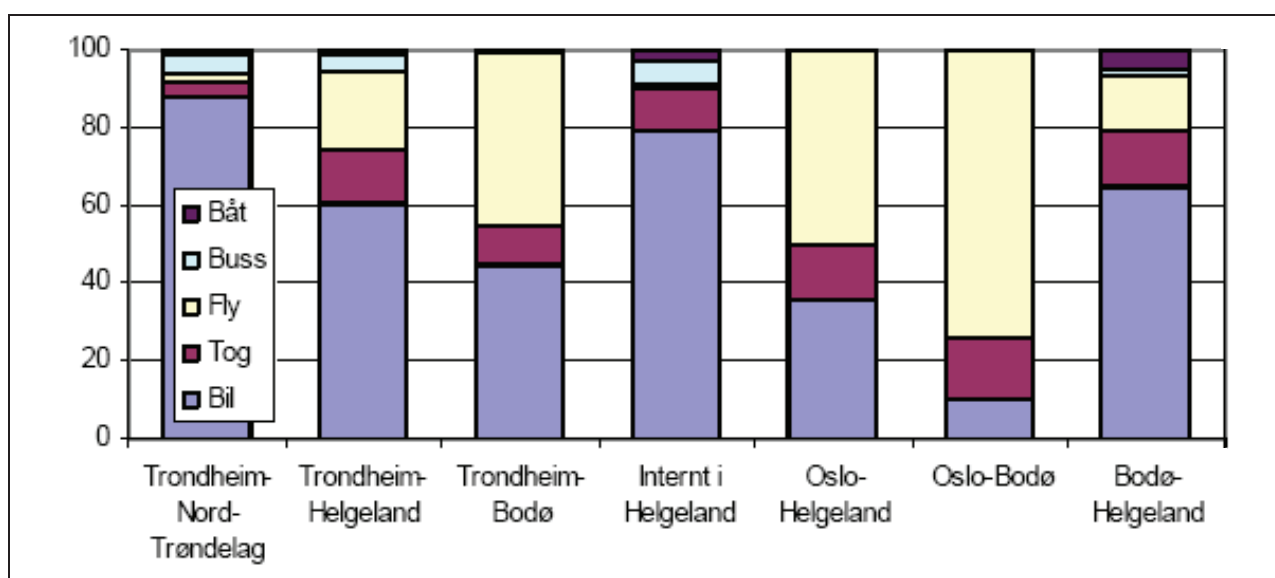
- E6 mellom Trondheim og Fauske.
- E12 mellom Mo i Rana og Umbukta.
- E14 mellom Stjørdal og Storlien.
- Rv 80 Fauske – Bodø.
- Nordlandsbanen mellom Trondheim og Bodø.
- Meråkerbanen mellom Trondheim og Storlien.
- Stammlufthavnene Trondheim lufthavn, Værnes, og Bodø lufthavn, samt 13 regionale lufthavner.
- Sjøverts stamnett og stamnetthavnene.

Korridoren har utenlandsforbindelser fra Trøndelag mot Sverige (E14 og Meråkerbanen) og i Nordland (E12).

Transportmiddelfordeling og konkurranseforhold

Sjøkantlokalisert bosetting gjør at sjøtransporten spiller en viktig rolle både for person- og godstransport.

Hovedtyngden av alle reiser går mellom nabo-regioner (korte- og mellomlange turer). Personbilen er det klart viktigste transportmiddelet på reiser innen korridoren. Eksempelvis foregår nærmer 90 pst av reisene mellom Trondheim og Nord-Trøndelag med bil.



Figur 10.11 Persontransport lange reiser (> 100km) fra Trondheim og Oslo til ulike steder i korridor 7 TrondheimBodø. Prosent.

Kilde: Den nasjonale persontransportmodellen NTM5

Flytransport dominerer på de lengste reisene. Mellom Oslo og Bodø har flyet nærmere 75 pst av reisene.

Jernbanen har en sterk posisjon i containertransporten mellom Oslo og Bodø med en markedsandel på over 80 pst (se figur 10.9). Godstransport på veg har stor betydning på mellomliggende steder. Det er både samarbeids- og konkurranseflater mellom sjø- og landtransport i korridoren.

Flaskehalsar og utfordringer

- Riksvegene er på lange strekninger smale og svingete.
- Fjelloverganger med krevende stignings- og føreforhold om vinteren.
- Ulykker fordeler seg langs hele riksvegnettet.
- Behov for økt kapasitet for godstrafikken TrondheimBodø og for nærtrafikken rundt Trondheim og Bodø.

10.3.8 Korridor 8 Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med arm til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland

Korridorens rolle og betydning

Korridoren er meget langstrakt; det er over 1 330 km langs landevegen mellom Bodø og Kirkenes. Bosetting og næringsliv ligger i stor grad ved kysten. Korridoren har stor betydning for næringslivet i Nord-Norge.

Korridoren er koblet til to utenlandskorridorer – en mot Nordvest-Russland og en mot Sverige og Finland. Den har tilknytninger mot det svenske og finske veg- og jernbanenettet (E8 og E10, samt Ofotbanen), og det russiske vegnettet (E105).

Fiskeindustrien i Nord-Norge stiller krav til hurtig og sikker transport. Transporter av fersk fisk er spesielt sårbare for hindre som øker transporttiden og -kostnadene. Reiselivsnæringen er i vekst og forutsetter effektive transportopplegg.

Hovedårene og knutepunktene i denne korridoren er:

- E6 Fauske – Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger.
- E8 Tromsø – Skibotn – Kilpisjärvi.
- E10 Lofoten – Bjørnefjell.
- E105 Kirkenes – Storskog.
- Ofotbanen Narvik – Bjørnefjell – Kiruna.
- Sjøverts stamnett og stamnetthavnene.

Narvik havn er utskipingshavn for malmeksporten fra Kiruna og omlastingspunkt for containertransport til/fra jernbane og veg.

Økt aktivitet i Barentshavet har skapt behov for bedre overvåking av skipstrafikken i området. Det er derfor etablert en trafikksentral i Vardø og AIS-dekning langs hele kysten. Det er også innført påbudte seilingsleder ca. 30 nautiske mil utenfor kysten på strekningen VardøRøst. Dette tiltaket reduserer faren for miljøskader som følge av akutt forurensning.

Kirkenes kan i framtiden bli et viktig logistikk-senter for den planlagte utbyggingen i Barentshavet og for sjøtransport mot Murmansk og videre mot det øvrige Nordvest-Russland.

Transportmiddelfordeling og konkurranseforhold

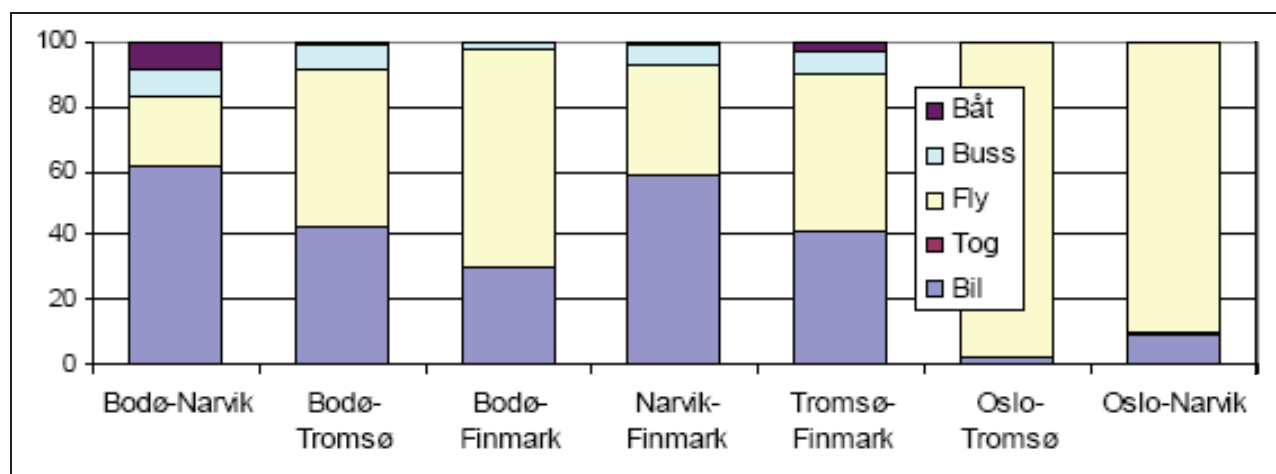
Lange avstander og kystnær bosetting gjør fly- og sjøtransport særlig viktig. Tromsø og Bodø er viktige knutepunkter for både gods- og passasjertransport, mens Narvik er et viktig knutepunkt for godstransporten. Vegtransport er viktig både for person- og godstransport på korte og mellomlange avstander. Jernbane betjener ikke korridoren direkte, men mater inn til Bodø/Fauske (Nordlandsbanen) og Narvik (Ofotbanen) for videretransportert med bil eller båt. Skip tar hånd om en relativt stor andel av containertransporten.

Sjøtransport er den viktigste transportformen i godstransporten. Opp mot 50 pst av godset transporteres sjøvegen på strekningene Tromsø - Finnmark og Oslo-Tromsø. Det er stor og økende vegtransport mellom Narvik og Tromsø.

Narvik er en viktig transitthavn for malmtransport med jernbane fra Kiruna, og har videre utviklet seg til å bli et nav for mye av stykkgodstransporten til/fra Nord-Norge, i hovedsak på grunn av ARE-toget mellom Oslo og Narvik via Sverige. Etablering av flere logistikkvirksomheter har bidratt til å forsterke utviklingen.

Flytransporten spiller en avgjørende rolle i persontransporten pga. lange avstander. Personbilen har likevel 50 pst av reisene mellom Bodø og Narvik og mellom Narvik og Finnmark.

Det er i alt sju stamflughavner og 14 regionale lufthavner med offentlig støttede ruter i korridoren. Flytransporten ventes å få økende betydning når olje- og gassvirksomheten og reiselivet vokser i volum. Personbilen har høye andeler på de fleste relasjonene i korridoren, til tross for lange avstander. På visse strekninger er det lokal hurtigbåttrafikk. Hurtigruten og kystgodstrafikken har en viktig rolle, spesielt mellom Tromsø og Finnmark.



Figur 10.12 Persontransport lange reiser (> 100km) fra Oslo til ulike steder i korridor 8 BodøNarvikTromsøKirkenes. Prosent.

Kilde: Den nasjonale persontransportmodellen NTM5

Flaskehalsen og utfordringer

- Mange strekninger med vanskelige værforhold for alle transportformer om vinteren.
- Rasutsatte strekninger, bl.a. E6 ved Rombaken, E10 i Vest-Lofoten og E69 ved Skarvberget på vegen mot Nordkapp.
- Riksvegene har på lange strekninger svingete og smal veg ned mot 6 meter.
- Ulykker fordeler seg langs hele riksvegnettet.
- Presset kapasitet på Ofotbanen og rasutsatte partier langs banen. Kapasitets- og regularitetsmessige utfordringer for godstransporten gjennom Sverige.
- Kapasitetsmessige begrensninger ved Tromsø, Evenes, Alta og Kirkenes lufthavner.
- Framtidig olje- og gassaktivitet i de nordlige havområdene vil kunne øke behovet for sjøsikkerhets- og beredskapstiltak i korridoren.

10.4 Investeringer i transportkorridorene 2010-2019

10.4.1 Samlet oversikt

Investeringsprogrammet i regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 er det største løftet for utbyggingen av transportens infrastruktur i moderne tid. De statlige investeringene i riksveger (tidligere stamveger), jernbane og farleder for planperioden 2010-2019 er til sammen på om lag 128 mrd. kr, jf. tabell 10.1 Av dette går om lag 75 mrd. kr til riksveger (store investeringsprosjekter,

programområder og rassikringstiltak), 50 mrd. kr til jernbane (store investeringsprosjekter og programområder), og om lag 2,9 mrd. kr til farledstiltak. Videre er det regnet med i størrelsesorden 60 mrd. kr i bompenger i planperioden.

Regjeringens satsing innebærer igangsetting av i alt 52 nye investeringsprosjekter med kostnadsoverslag over 200 mill. kr i første fireårsperiode. I tillegg legger regjeringen til grunn en endret profil i forhold til NTP 2006-2015 på flere områder. Det gjelder bl.a.:

- Sterk økning av midlene til rassikring på riks- og det nye fylkesvegnettet.
- Sterk satsing på programområder, særlig for å styrke trafikksikkerheten i transportkorridorene, samt ta igjen forfallet på vegnettet, bygge gang- og sykkelveger og legge til rette for universell utforming av transportsystemet.
- Sterk satsing på bygging av kryssingsspor og andre kapasitetsøkende tiltak på hovedbanene mellom de største byene for å bidra til økt overføring av godstransport fra veg til bane.
- Sterk økning av investeringene i farledene for å sikre trygg seilas, styrke næringsutviklingen langs kysten, og bidra til økt sjøtransport.

Tabell 10.1 viser fordelingen av de samlede investeringsrammene, dvs. både store prosjekter og programområder samt rassikring, mellom de 8 transportkorridorene både for første fireårsperiode og for hele perioden. I tillegg vises forventet annen finansiering, som i all hovedsak er bompenger.

Tabell 10.1 Samlede investeringer i riksveger (inkl. rassikring), jernbane og farleder i korridorene 2010-2019. Mill. 2009-kr.

| Korridor | Statlige midler 2010-2013 | Statlige midler 2010-2019 | Annen finansiering |
|---|------------------------------|------------------------------|-----------------------|
| 1. Oslo – Svinesund/Kornsjø | | | |
| Riksveginvesteringer | 400 | 520 | 200 |
| Jernbaneinvesteringer, inkl. kapasitetsøkende tiltak | 3 070 | 17 042 | |
| Investeringer i farleder | 247 | 644 | |
| Sum | 3 717 | 18 206 | 200 |
| 2. Oslo – Ørje/Magnor | | | |
| Riksveginvesteringer | 2 650 | 5 960 | 4 200 |
| Jernbaneinvesteringer, inkl. kapasitetsøkende tiltak | 56 | 56 | |
| Sum | 2 706 | 6 016 | 4 200 |
| 3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger | | | |
| Riksveginvesteringer | 2 600 | 10 870 | 15 100 |
| Jernbaneinvesteringer, inkl. kapasitetsøkende tiltak | 8 225 | 13 593 | |
| Investeringer i farleder | 0 | 102 | |
| Sum | 10 825 | 24 565 | 15 100 |
| 4. Stavanger – Bergen – Ålesund –Trondheim | | | |
| Riksveginvesteringer | 5 200 | 13 320 | 10 600 |
| Investeringer i farleder | 543 | 1 053 | |
| Sum | 5 743 | 14 373 | 10 600 |
| 5. Oslo – Bergen/Haugesund m/arm via Sogn til Florø | | | |
| Riksveginvesteringer | 3 710 | 11 680 | 5 800 |
| Jernbaneinvesteringer, inkl. kapasitetsøkende tiltak | 980 | 3 181 | |
| Sum | 4 690 | 14 861 | 5 800 |
| 6. Oslo -Trondheim m/armer til Ålesund, Kristiansund og Måløy | | | |
| Riksveginvesteringer | 7 150 | 17 530 | 19 500 |
| Jernbaneinvesteringer, inkl. kapasitetsøkende tiltak | 3 194 | 8 646 | |
| Sum | 10 344 | 26 176 | 19 500 |
| 7. Trondheim – Bodø m/armer til Sverige | | | |
| Riksveginvesteringer | 1 730 | 5 710 | 2 100 |
| Jernbaneinvesteringer, inkl. kapasitetsøkende tiltak | 825 | 1 945 | |
| Investeringer i farleder | 55 | 470 | |
| Sum | 2 610 | 8 125 | 2 100 |
| 8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes m/armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland | | | |
| Riksveginvesteringer | 2 730 | 9 330 | 2 500 |
| Jernbaneinvesteringer, inkl. kapasitetsøkende tiltak | 60 | 160 | |
| Investeringer i farleder | 250 | 591 | |
| Sum | 3 040 | 10 081 | 2 500 |
| Programområder jernbane | | | |
| Kapasitet / gods, ikke korridorfordelt | 134 | 380 | |
| Stasjoner og knutepunkter | 1 168 | 3 470 | |
| Sikkerhet | 696 | 1 850 | |
| Sum | 1 998 | 5 700 | |
| SUM | 45 673 | 128 103 | 60 000 |

Regjeringen foreslår en kraftig økning i samlet ressursbruk i alle korridorene for å styrke tilgjengeligheten mellom regioner, landsdeler og forbindelsene til/fra utlandet. En meget sterk økning av store investeringsprosjekter på riksveger og jernbane er et hovedgrep i regjeringens investeringsprogram for planperioden 2010-2019. Sammen med en betydelig satsing innenfor programområdene på veg og bane bidrar dette til at viktige transportpolitiske mål vil nås.

Regjeringen har lagt vekt på en god fordeling av midlene mellom korridorene for å stimulere til næringsutvikling og utvikling av felles bo- og arbeidsmarkedsregioner over hele landet.

For å bidra til en mer bærekraftig transportutvikling og en mer likeartet transportstandard i alle deler av landet legges det opp til en vridning av ressursbruken. Den kraftige veksten i jernbaneinvesteringene vil særlig bli anvendt rundt de største byene og i InterCity-triangelet på Østlandet der persontrafikken med jernbane har sitt største markedsgrunnlag og konkurransefortrinn i forhold til personbil og buss. Dette vil bidra til å dempe veksten i vegtrafikken i de tettest befolkede områdene.

På vegsiden vil Regjeringen i større grad øke innsatsen i distriktene. Dette vil skje dels i form av store investeringsprosjekter i korridorene, en omfattende rassikringsinnsats og en sterk satsing innenfor programområdene. Det skal imidlertid fortsatt investeres betydelig i hovedrutene til og fra det sentrale Østlandsområdet.

Regjeringen ønsker å styrke samspillet mellom trafikklagene med sikte på overføring av transport fra veg til sjø eller bane der det er grunnlag for det. Derfor legger regjeringen til grunn en omfattende satsing på bl.a. terminalutvidelser, kryssingsspor, farledstiltak i stamleden og ved innseiling til enkelte stamnetthavner, samt bedre riksvegtilknytninger til havner og jernbaneterminaler. Eksempler på slike tiltak er utvidelsen av Alnabruterminalen med ny vegtilknytning (E6), og vegtilknytning til Sydhavna i Oslo (E18).

Regjeringen legger stor vekt på sammenhengende utbygging av lengre strekninger fordi det gir betydelige gevinster mht. transportstandard. Dette gjelder for eksempel E39 Stavanger – Ålesund (korridor 4), E6 vest for Alta (korridor 8), E6 Gardermoen – Kolomoen (korridor 6), E18 i Vestfold (korridor 3), E16 Oslo – Bergen (korridor 5), Vestfoldbanen (korridor 3), samt Østfoldbanen (korridor 1).

Regjeringen har lagt opp til en variert sammensetning av investeringene i korridorene for å

få en mest mulig målrettet innsats i lys av de utfordringer en står overfor.

I *korridor 1* mellom Oslo og Svinesund vil hovedinnsatsen i planperioden bli knyttet til utbygging av Østfoldbanen. Utbygging av nytt dobbeltspor Oslo – Ski skal fullføres i planperioden. Utbygging av E6 til sammenhengende firefelts veg vil i all hovedsak være fullfinansiert ved inngangen til planperioden.

Investeringene i *korridor 2* mellom Oslo og Ørje/Magnor vil i hovedsak bli fordelt på E18 i Østfold og rv 2 mellom Kongsvinger og Kløfta.

I den trafikkunge *korridor 3* mellom Oslo, Grenland, Kristiansand og Stavanger vil det bli foretatt store investeringer både i riksveger og jernbane. Det gjelder blant annet to dobbeltsporstrekninger nord for Tønsberg og Eidangerparsellen mellom Larvik og Skien. Investeringene på E18 og E39 delfinansieres i stor grad med bompenger.

En sterk opprusting av *korridor 4* mellom Stavanger, Bergen, Ålesund og Trondheim er et hovedsatsingsområde for Regjeringen, dels for å styrke bosetting og næringsliv på Vestlandet, dels for å avlaste Østlandet for gjennomgangstrafikk. Det foreslås store investeringer på E39 mellom Bergen og Ålesund. I tillegg foreslås rassikringstiltak både på E39 og rv 13 og investeringer i farleden langs Vestlandskysten.

I *korridor 5* mellom Oslo og Bergen/Haugesund vil det bli en omfattende utbygging av hovedvegene mellom Øst- og Vestlandet. Det vil særlig bli satset på å styrke E16 som vintersikker hovedåre for transporten mellom Oslo og Bergen og på å forbedre framkommeligheten på E134 mellom Drammen og Haugesund. På E16 vil det bli gjennomført flere rassikringstiltak. I første del av planperioden gjennomføres viktige investeringer på Vossebanen. I siste seksårsperiode legges det opp til en sterk økning av midlene til jernbanen.

I hele planperioden vil det bli foretatt store investeringer både i riksveger og jernbane i *korridor 6* mellom Oslo og Trondheim. De største satsingene er utbygging av Dovrebanen mellom Eidsvoll og Hamar, samt utbygging av E6 nord for Gardermoen og i Gudbrandsdalen. På rutene mot Vestlandet gjennomføres flere store rassikringstiltak, bl.a. rv 70 Oppdølstranda. Vegbyggingen vil for en stor del bli delfinansiert med bompenger.

I *korridor 7* mellom Trondheim og Bodø prioriteres investeringer på E6. Det vil bli gjennomført flere tiltak for opprusting av Trønderbanen for å forkorte reisetiden. Departementet er kjent

med lokale initiativ for en samordnet veg- og ba-
neutbygging i Nord-Trøndelag og vil gå i nærme-
re dialog med lokale myndigheter om dette.

I *korridor 8* mellom Bodø og Kirkenes er in-
vesteringene i riksveger i stor grad lagt opp som
del av regjeringens Nordområde- strategi. Særlig i
siste del av planperioden vil det bli store investe-

ringer i rassikringstiltak. Det legges også opp til
betydelige forbedringer i farleden i nord.

Tabell 10.2 med rutevise rammer til investerin-
ger i riksveger (ekskl. rassikring) og jernbane gir
et utfyllende bilde av den økonomiske innsatsen i
korridorene.

Tabell 10.2 Rammer til riksveg- og jernbaneinvesteringer (ekskl. rassikring) fordelt på korridorer og ruter
2010-2019. Mill. 2009-kroner

| Korridor/rute | Statlige midler 2010-2013 | Statlige midler 2010-2019 | Annen finansiering |
|---|------------------------------|------------------------------|-----------------------|
| 1. OsloSvinesund / Kornsjø | | | |
| E6 Riksgrensen/SvinesundOslo | 400 | 520 | 200 |
| Østfoldbanen | 2 870 | 15 852 | |
| ERTMS pilotprosjekt og oppstart utrulling | 200 | 1 190 | |
| Sum | 3 470 | 17 562 | 200 |
| 2. OsloØrje / Magnor | | | |
| E18 Riksgrensen/ØrjeOslo | 1 970 | 2 750 | 600 |
| Rv 2 Riksgrensen/MagnorKløfta m/ tilknytning (rv 20) og rv 35 JessheimHokksund | 680 | 3 210 | 3 600 |
| Kongsvingerbanen (OsloKongsvinger) | 56 | 56 | |
| Sum | 2 706 | 6 016 | 4 200 |
| 3. OsloGrenlandKristiansandStavanger | | | |
| E18/E39 OsloKristiansandStavanger med tilknytning (rv 23) | 2 600 | 10 870 | 15 100 |
| Drammenbanen (OsloDrammen) | 3 116 | 3 116 | |
| Vestfoldbanen (DrammenSkien) | 4 024 | 8 992 | |
| Sørlandsbanen (DrammenStavanger) | 1 085 | 1 485 | |
| Sum | 10 825 | 24 463 | 15 100 |
| 4. Stavanger-Bergen-ÅlesundTrondheim | | | |
| E39 StavangerBergenÅlesund | 3 390 | 9 280 | 8 700 |
| E39 ÅlesundTrondheim | 560 | 1 810 | 100 |
| Rv 9 KristiansandHaukeligrend og rv 13 JøsendalVoss | 570 | 920 | 1 800 |
| Sum | 4 520 | 12 010 | 10 600 |
| 5. Oslo-Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø | | | |
| E134 DrammenHaugesund med tilknytning (rv 36) | 1 140 | 3 840 | 2 600 |
| Rv 7/rv 52 HønefossGolBorlaug | 680 | 1 620 | 700 |
| E16 SandvikaBergen med tilknytning (rv 5) | 1 720 | 5 690 | 2 500 |
| Bergensbanen (HønefossBergen) ¹ | 980 | 2 604 | |
| Ringeriksbanen (OsloHønefoss) | 0 | 577 | |
| Sum | 4 520 | 14 331 | 5 800 |

Tabell 10.2 Rammer til riksveg- og jernbaneinvesteringer (ekskl. rassikring) fordelt på korridorer og ruter 2010-2019. Mill. 2009-kroner

| Korridor/rute | Statlige midler 2010-2013 | Statlige midler 2010-2019 | Annen finansiering |
|--|------------------------------|------------------------------|-----------------------|
| 6. Oslo-Trondheim med armer til Ålesund, Kristiansund og Måløy | | | |
| E6 OsloTrondheim med tilknytninger (rv 150 og rv 4) | 4 700 | 12 030 | 16 200 |
| Rv 3 KolomoenUlsberg | 430 | 1 420 | 1 700 |
| Rv 15 OttaMåløy | 520 | 920 | 0 |
| E136 DombåsÅlesund | 510 | 1 530 | 1 200 |
| Rv 70 OppdalKristiansund | 330 | 500 | 200 |
| Dovrebanen | 2 234 | 7 501 | |
| Hovedbanen (Alnabruterminalen) | 960 | 1 145 | |
| Sum | 9 684 | 25 046 | 19 300 |
| 7. TrondheimBodø med armer til Sverige | | | |
| E6 TrondheimFauske med tilknytninger (E14, E12 og rv 80) | 1 630 | 5 490 | 2 100 |
| Nordlandsbanen (TrondheimBodø) | 625 | 925 | |
| Diverse tiltak på Trønderbanen | 200 | 1 020 | |
| Sum | 2 455 | 7 435 | 2 100 |
| 8. Bodø-Narvik-TromsøKirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland | | | |
| E6 FauskeNordkjosbotn med tilknytninger (E8 og E10) | 880 | 3 360 | 2 300 |
| E6 NordkjosbotnKirkenes med tilknytninger (E8, E69, E105, rv 92 og rv 93) | 1 460 | 4 160 | 200 |
| Ofofbanen | 60 | 160 | |
| Sum | 2 400 | 7 680 | 2 500 |
| Programområder jernbane | | | |
| Kapasitet / gods, ikke korridorfordelt | 134 | 380 | |
| Stasjoner og knutepunkter | 1 168 | 3 470 | |
| Sikkerhet | 696 | 1 850 | |
| Sum | 42 578 | 120 243 | 59 800 |

¹ Inkluderer også kapasitetsøkende tiltak på Gjøvikbanen.

10.4.1.1 Nye store satsinger

Regjeringen foreslår å starte opp i alt 49 nye store utbyggingsprosjekter i riksveger, jernbaner og farleder i den første fireårsperioden 2010-2013; 38 prosjekter gjelder utbygging av riksveger (inkl. to prosjekter med 100 pst bompengefinansiering), 10 gjelder utbygging av jernbanens kjøreveg, mens to er investeringer i farleden. I tillegg settes det i gang 4 store rassikringsprosjekter, jf. tabell 10.6. Den brede regionale fordelingen av prosjek-

tene vil gi en meget høy anleggsaktivitet over hele landet. Satsingene vil ved utløpet av planperioden gi en vesentlig bedre transportstandard for folk flest og næringsliv i alle deler av landet.

Tabell 10.3 gir en oversikt over nye store prosjekter i første fireårsperiode, fordelt på de ulike transportkorridorene. Dette er prosjekter der kostnadsanslaget er på mer enn 200 mill. kr. I tillegg kommer midler til prosjekter som er startet opp ved inngangen til planperioden.

Tabell 10.3 Store riksveg-, jernbane- og farledsprosjekter over 200 mill. kr som startes opp i 2010-2013 (mill. 2009-kroner)

| Korridor/rute | Kostnads- overslag | Statlige midler 2010-2013 | Statlige midler 2010-2019 | Annen finans. |
|---|-----------------------|------------------------------|------------------------------|------------------|
| 1. Oslo – Svinesund / Kornsjø | | | | |
| Oslo – Ski, nytt dobbeltspor | 11 660 | 2 500 | 11 660 | |
| Sandbukta – Moss – Kleberget, dobbeltspor | 2 831 | 250 | 2 822 | |
| ERTMS pilotprosjekt og oppstart utrulling * | 1 190 | 200 | 1 190 | |
| Innseiling Borg havn, Røsvikrenna (del 1) | 247 | 247 | 247 | |
| 2. Oslo – Ørje / Magnor | | | | |
| E18 Sydhavna | 370 | 90 | 90 | 280 |
| E18 Melleby – Momarken | 830 | 730 | 730 | 100 |
| E18 Knapstad – Retvedt | 780 | 300 | 780 | |
| Rv 2 Kongsvinger – Slomarka | 1 700 | 300 | 680 | 1 020 |
| Rv 35 Jevnaker – Olimb | 510 | 60 | 120 | 390 |
| 3. Oslo-GrenlandKristiansandStavanger | | | | |
| E18 Gulli – Langåker / Bommestad – Sky – Langangen | 5 900 | 650 | 1 890 | 3 650 |
| E39 Eiganestunnelen | 1 600 | 200 | 800 | 800 |
| Holm – Holmestrand, dobbeltspor | 2 214 | 2 133 | 2 133 | |
| Farriseidet – Porsgrunn | 3 691 | 776 | 3 607 | |
| 4. StavangerBergenÅlesundTrondheim | | | | |
| E39 Svevatjørn – Rådal | 3 800 | 550 | 1 640 | 2 160 |
| E39 Vadheim – Sande – Førde | - | 300 | 500 | |
| E39 Førde – Årdal – Skei – Hornindal | - | 150 | 1 500 | |
| E39 Høgkjølen – Harangen | 360 | 100 | 360 | |
| Rv 13 Øvre Granvin – Voss grense/Mønshaug – Palmafoss (inkl. rassikring) | 690 | 210 | 390 | 260 |
| Lepsøyrevet nord for Ålesund | 259 | 259 | 259 | |
| 5. Oslo-Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø | | | | |
| E134 Damåsen – Saggrenda | 1 400 | 110 | 560 | 840 |
| E134 Gvammen – Århus | 1 100 | 400 | 1 100 | |
| E134 Stordalstunnelen | 250 | 100 | 100 | 150 |
| Rv 7 Sokna – Ørgenvika | 1 400 | 100 | 700 | 700 |
| E16 Sandvika – Wøyen | 1 400 | 100 | 400 | 1 000 |
| E16 Fønhus – Bagn – Bjørge (inkl. rassikring) | 800 | 300 | 500 | 300 |
| E16 Øye – Borlaug | 1 700 | 620 | 1 060 | |
| E16 Omlegging forbi Voss | 480 | 100 | 100 | 380 |
| Vossebanen: Bergen – Arna | 1 500 | 626 | 1 500 | |

Tabell 10.3 Store riksveg-, jernbane- og farledsprosjekter over 200 mill. kr som startes opp i 2010-2013 (mill. 2009-kroner)

| Korridor/rute | Kostnads- overslag | Statlige midler 2010-2013 | Statlige midler 2010-2019 | Annen finans. |
|---|-----------------------|------------------------------|------------------------------|------------------|
| 6. OsloTrondheim (med armer til Ålesund, Kristiansund og Måløy) | | | | |
| E6 Alnabruterminalen | 230 | 60 | 60 | 170 |
| E6 Dal – Minnesund – Skaberud | 5 750 | 800 | 2 050 | 3 500 |
| E6 Ringebu – Otta | 4 000 | 500 | 1 450 | 2 550 |
| E6 Vindalsliene – Korporals bru | 370 | 70 | 370 | |
| E6 Jaktøya – Tonstad | 1 500 | 0 | 0 | 1 500 |
| Rv 3 Åsta bru mm. | 200 | 200 | 200 | |
| Rv 15 Strynefjellstunnelane (inkl. rassikring) | 450 | 370 | 450 | |
| E136 Tresfjordbrua | 580 | 290 | 290 | 290 |
| Alnabru godsterminal (jernbane) | 1 100** | 850 | 1 000 | |
| EidsvollHamar (LangKleiv, KleiverudSteinsrud) | 6 919 | 2 000 | 6 524 | |
| 7. TrondheimBodø (med armer til Sverige) | | | | |
| E6 Brenna – Brattås – Lien | 700 | 350 | 700 | |
| Rv 80 Vegpakke Salten, fase 2 (inkl. rassikring) | 2 000 | 210 | 450 | 1 550 |
| Diverse tiltak Trønderbanen | 1 600 | 200 | 1 020 | |
| 8. Bodø-NarvikTromsøKirkenes (med armer til Lofoten, Sverige, Finland og Russland) | | | | |
| E6 Bru over Rombaken (inkl. rassikring) | 2 200 | 200 | 720 | 1 480 |
| E6 Narvik sentrum | 450 | 0 | 0 | 450 |
| E6 Kråkmofjellet | 200 | 60 | 200 | |
| E8 Sørbotn – Laukslett | 800 | 200 | 400 | 400 |
| E6 vest for Alta | - | 650 | 1 040 | 160 |
| E6 Sørkjosfjellet | 500 | 100 | 500 | |
| E8 Riksgrensen – Skibotn | 280 | 180 | 280 | |
| E105 Storskog – Hesseng | 270 | 200 | 270 | |

* Prosjektet har et samlet kostnadsanslag på 15 mrd. kr for full utbygging på landsbasis. KVV/KS 1 er under utarbeiding.

** Avsatt i planperioden, endelig kostnadsoverslag foreligger ikke.

I kapittel 10.4.2 – 10.4.9 omtales prioriteringene, inkl. nærmere omtale av de enkelte prosjektene med nøkkeltall og virkningsberegninger. Større

prosjekter som er aktuelle å starte i siste del av planperioden (2014-2019) er også omtalt, men ikke med samme detaljeringsgrad.



Figur 10.13 Store riksveginvesteringer i Sør- Norge 2010–2019



Figur 10.14 Store riksveginvesteringer i Nord- Norge 2010–2019



Figur 10.15 Store jernbaneinvesteringer i Sør-Norge 2010–2019



Figur 10.16 Store jernbaneinvesteringer i Nord-Norge 2010–2019

10.4.1.2 Programområder på riksveg

I tillegg til den sterke satsingen på strekningsvise riksveginvesteringer, foreslår regjeringen en kraftig opprioritering av målrettede investeringstiltak i riksvegnettet, heretter kalt programområder. Regjeringen mener det er behov for en langt sterkere prioritering av målrettede investeringstiltak enn i NTP 2006-2015 for bedre å kunne nå målene om sikkerhet, framkommelighet, miljø, universell utforming og økt kollektivtrafikk. Slike tiltak gir god og direkte nytte i forhold til kostnadene; særlig gir trafikksikkerhetstiltak god effekt per investert krone. Til slike tiltak på riksvegene legger regjeringen derfor til grunn en samlet ramme på ca. 2 mrd. kr per år i planperioden 2010-2019. Dette er en økning på om lag 1,3 mrd. kr per år sammenlignet med NTP 2006-2015.

Tiltakene omfatter:

- Mindre utbedringer. En stor del av tiltakene brukes til å ta igjen forfall på vegkropp, tunneler og bruer. Andre tiltak innebærer utbedring av bl.a. vegbredde og kurvatur, sikkerhetstiltak i eksisterende tunneler, utbedring av bruer, og mindre rassikringstiltak.
- Gang- og sykkelveganlegg (i tillegg til anlegg som del av større veganlegg). Tiltakene omfatter først og fremst etablering av sammenhengende sykkelnett i byer og tettsteder samt utbedringer for å gjøre skoleveger sikrere.
- Trafikksikkerhetstiltak. Tiltakene omfatter bl.a. midtrekkverk og bredt midtfelt, mindre kryssutbedringer, utbedring av sideterreng og dynamiske fartsgrenser. Størst vekt vil bli lagt på midtrekkverk og bredt midtfelt for å redusere antallet alvorlige møteulykker. Det legges også vekt på tiltak for å redusere konsekvensene av utforkjøringsulykker.
- Miljø- og servicetiltak. Miljøtiltakene omfatter bl.a. tiltak for å skjerme mot støy, forhindre vannforurensning og redusere konflikter mellom veg og biologisk mangfold. Servicetiltake-

ne omfatter først og fremst etablering og oppgradering av hvile- og rasteplasser rettet mot lastebilnæringens behov.

- Kollektivtrafikk og universell utforming. Tiltakene gjelder særlig universell utforming av holdeplasser og terminaler, samt bygging av kollektivfelt langs eksisterende riksveger.
- Planlegging og grunnerverv.

Tabell 10.4 viser den korridor- og rutevise fordelingen av rammene til programområdene i første fireårsperiode og for planperioden samlet.

Tabell 6.7 i kapittel 6 om økonomiske rammer viser hvordan den samlede rammen til programområdene fordeler seg på ulike tiltakstyper. Den endelige detaljeringen vil skje gjennom arbeidet med handlingsprogrammet for perioden på grunnlag av de føringer som gis i denne stortingsmeldingen. Dette kan føre til endringer, men hovedprioriteringene forutsettes å stå fast. Foreløpige prioriteringer innenfor de rutevise rammene til programområdene er gitt en kort omtale i avsnitt 10.4.2 – 10.4.9.

10.4.1.3 Rassikringstiltak på riksvegnettet

Fare for ras reduserer livskvaliteten for mange mennesker i Norge. Regjeringen vil at alle, uavhengig av bosted, skal ha trygge og gode veger og legger derfor opp til en historisk sterk økning i midlene til rassikring. Regjeringen setter av 1 mrd. kr årlig til særskilte rassikringstiltak på riksvegnettet og fylkesvegnettet. Dette er en økning på 660 mill. kr sammenlignet med nivået i NTP 2006-2015. Halvparten av midlene skal brukes på riksvegnettet.

Som det framgår av tabell 10.5 vil regjeringen bruke i alt 5 mrd. kr til rassikringstiltak på riksvegene, hvorav 2 mrd. kr i første fireårsperiode. Et tilsvarende beløp ytes som statlig tilskudd til rassikringstiltak på fylkesvegene.

Tabell 10.4 Rammer til ulike programområder på riksvegnettet 2010-2019 fordelt på korridorer og ruter. Mill. 2009-kr

| Korridor | Statlige midler 2010-2013 | Statlige midler 2010-2019 |
|--|------------------------------|------------------------------|
| 1. Oslo – Svinesund/Kornsjø | | |
| E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo | 130 | 250 |
| Sum | 130 | 250 |
| 2. Oslo – Ørje/Magnor | | |
| E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo | 150 | 450 |
| Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta m/ tilknytning (rv 20) og rv 35 Jessheim – Hokksund | 320 | 970 |
| Sum | 470 | 1 420 |
| 3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger | | |
| E18 Oslo – Kristiansand – Stavanger med tilknytning (rv 23) | 820 | 2 600 |
| Sum | 820 | 2 600 |
| 4. Stavanger – Bergen – Ålesund –Trondheim | | |
| E39 Stavanger – Bergen – Ålesund | 720 | 2 090 |
| E39 Ålesund – Trondheim | 240 | 630 |
| Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13 Jøsendal – Voss | 150 | 400 |
| Sum | 1 110 | 3 120 |
| 5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø | | |
| E134 Drammen – Haugesund med tilknytning (rv 36) | 420 | 1 310 |
| Rv 7/52 Hønefoss – Gol – Borlaug | 230 | 570 |
| E16 Sandvika – Bergen med tilknytning (rv 5) | 420 | 1 300 |
| Sum | 1 070 | 3 180 |
| 6. Oslo -Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund | | |
| E6 Oslo-Trondheim med tilknytninger (rv 150 og rv 4) | 1 250 | 3 550 |
| Rv 3 Kolomoen – Ulsberg | 210 | 600 |
| Rv 15 Otta – Måløy | 250 | 650 |
| E136 Dombås – Ålesund | 220 | 640 |
| Rv 70 Oppdal – Kristiansund | 100 | 270 |
| Sum | 2 030 | 5 710 |
| 7. Trondheim – Bodø med armer mot Sverige | | |
| E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger (E14, E12 og rv 80) | 550 | 1 690 |
| Sum | 550 | 1 690 |
| 8. Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland | | |
| E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger (E8 og E10) | 420 | 1 290 |
| E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger (E8, E69, E105, rv 92 og rv 93) | 330 | 820 |
| Sum | 750 | 2 110 |
| SUM | 6 930 | 20 080 |

Tabell 10.5 Rammer til rassikringstiltak i perioden 2010-2019 fordelt på korridorer og ruter. Mill. 2009-kr

| Korridor/rute | Statlige midler 2010-2013 | Statlige midler 2010-2019 | Annen finansiering |
|---|------------------------------|------------------------------|-----------------------|
| 4. Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim | | | |
| E39 StavangerBergenÅlesund | 480 | 620 | |
| Rv 9 KristiansandHaukeligrend og rv 13 JøsendaVoss | 200 | 690 | |
| 5. Oslo-Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø | | | |
| Rv 7/rv 52 HønefossGolBorlaug | 20 | 70 | |
| E16 SandvikaBergen med tilknytning (rv 5) | 150 | 460 | |
| 6. Oslo-Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund | | | |
| Rv 15 OttaMåløy | 100 | 230 | |
| E136 DombåsÅlesund | 160 | 300 | 160 |
| Rv 70 OppdalKristiansund | 400 | 600 | |
| 7. Trondheim-Bodø med armer mot svenskegrensen) | | | |
| E6 TrondheimFauske med tilknytninger (E14, E12 og rv 80) | 100 | 220 | |
| 8. Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland | | | |
| E6 FauskeNordkjosbotn med tilknytninger (E8 og E10) | 370 | 720 | |
| E6 NordkjosbotnKirkenes med tilknytninger (E8, E69, E105, rv 92 og rv 93) | 20 | 1 090 | |
| SUM | 2 000 | 5 000 | 160 |

Tabell 10.6 gir en oversikt over fire nye rassikringsprosjekter i første fireårsperiode med kostnadsoverslag over 200 mill. kr. I tillegg kommer midler til prosjekter som er startet opp ved inngangen til planperioden. I kapittel 10.4.2 – 10.4.9 er det gitt en nærmere omtale av prioriteringene i planperioden, inkl. omtale av de enkelte prosjekte-

ne med nøkkeltall og virkningsberegninger. Større prosjekter som er aktuelle å starte i siste del av planperioden (2014-2019) er også omtalt, men ikke med samme detaljeringsgrad.

Rassikringstiltak på det framtidige fylkesvegnettet er omtalt i kapittel 6.3.2.4.

Tabell 10.6 Rassikringsprosjekter over 200 mill. kr som startes opp i 2010-2013. Mill. 2009-kr

| Korridor/rute | Kostnads- overslag | Statlige midler 2010-2013 | Statlige midler 2010-2019 | Annen finansiering |
|---|-----------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------|
| 4. Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim | | | | |
| E39 Hjartåberga | 450 | 450 | 450 | |
| 6. Oslo-Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund | | | | |
| E136 MåndalstunnelenVåge | 320 | 160 | 160 | 160 |
| Rv 70 Oppdølstranda | 600 | 400 | 600 | |
| 8. Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland | | | | |
| E10 Rassikring Vest-Lofoten | 500 | 350 | 500 | |



Figur 10.17 Rassikringstiltak på riksvegnettet i Sør-Norge i 2010 – 2019

10.4.1.4 Kapasitetsøkende tiltak i jernbanen

Samferdselsdepartementet vil sette av 485 mill. kr. per år i gjennomsnitt til kapasitetsøkende tiltak i jernbanen. Dette er mer enn en fordobling i forhold til NTP 2006-2015. Investeringsiltakene omfatter bl.a. forlengelse av eksisterende og bygging av nye

kryssingsspor, modernisering av driftsbanegårder og godsterminaler, tekniske tiltak i signalanlegg, bedret banestrømsforsyning, profilutvidelser og tiltak for økt lasteevne. Satsing på kapasitetsøkende tiltak vil sammen med de øvrige investeringene bl.a. gjøre det mulig nesten å doble godskapasiteten på jernbanen i planperioden.



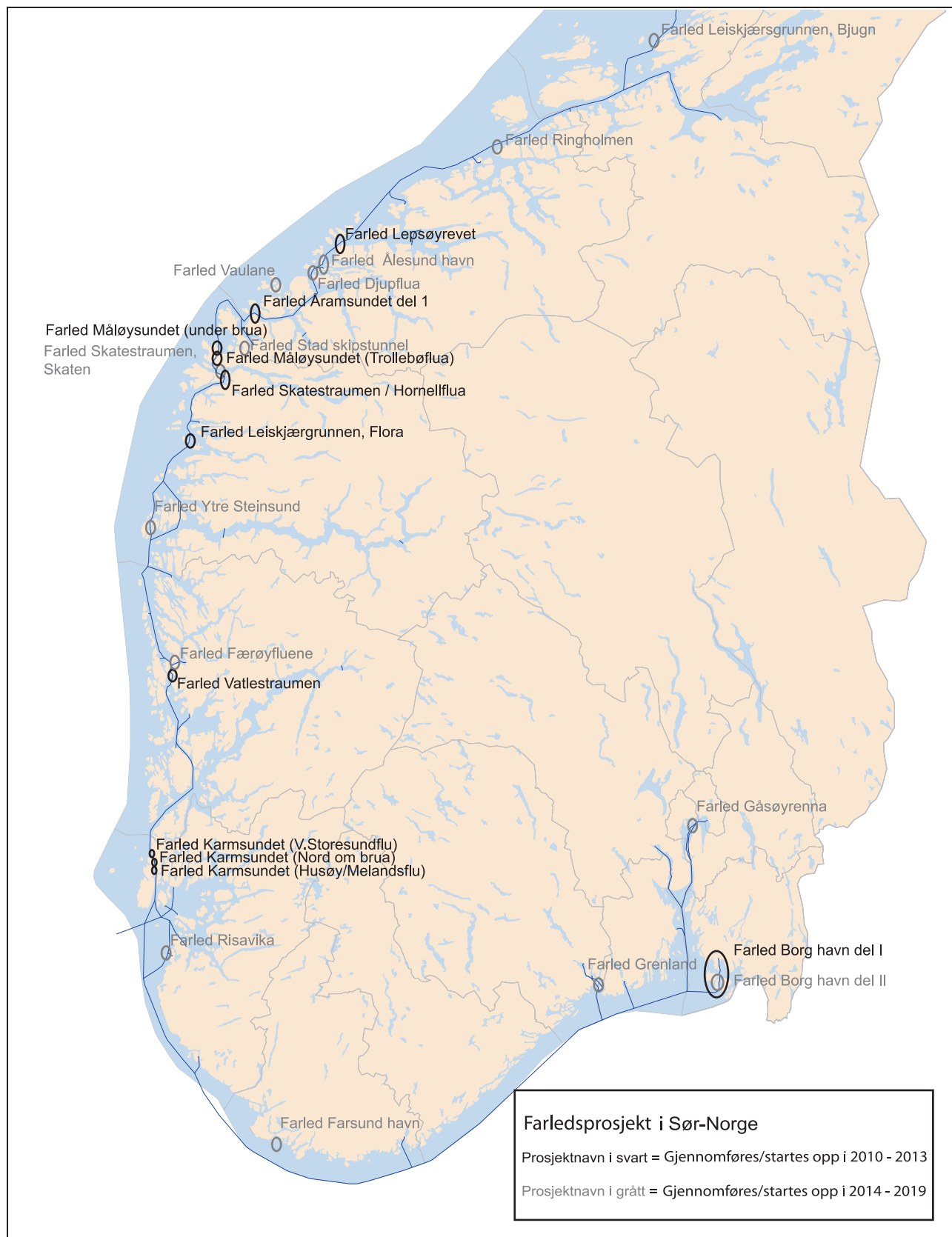
Figur 10.18 Rassikringstiltak på riksvegnettet i Nord-Norge i 2010 – 2019

10.4.1.5 Infrastruktur for sjøtransport

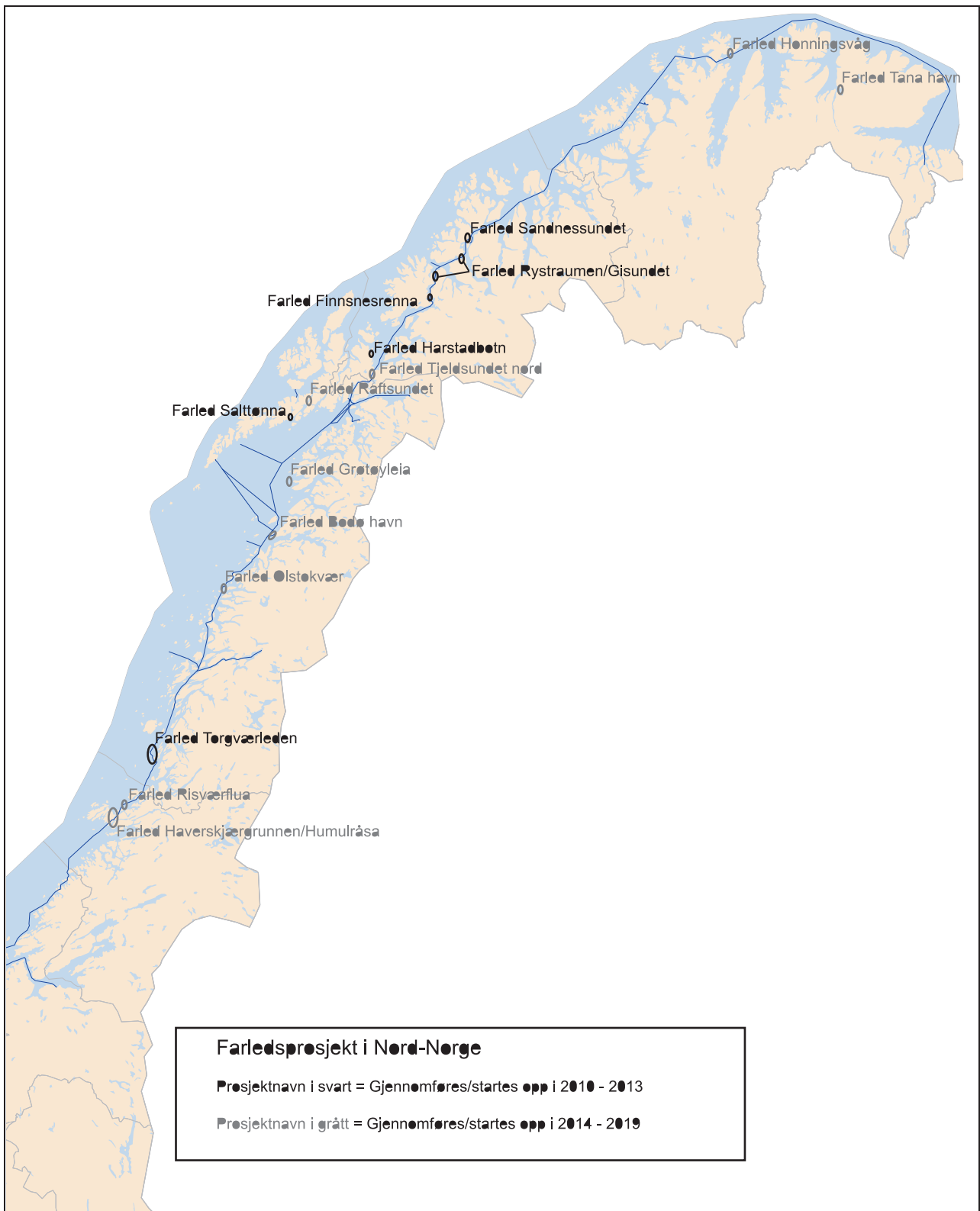
Sammenlignet med NTP 2006-2015 vil regjeringen satse sterkt på farledstiltak. Dette vil bidra til å gi en sikrere og mer konkurransedyktig sjøtransport, og til å styrke næringsutvikling langs kysten. Til farledstiltak settes det derfor av en ramme

på 286 mill. kr. i gjennomsnitt per år i planperioden. Dette er en kraftig økning fra NTP 2006-2015.

De største farledstiltakene er utdyping av innseilingen til Borg havn (korridor 1) og utbedring av Lepsøyrevet nord for Ålesund (korridor 4).



Figur 10.19 Farledsprojekter Sør-Norge



Figur 10.20 FarledsprosjeKTer Norg-Norge

10.4.1.6 Infrastruktur for lufttransport

Avinor har anslått et samlet investeringsbehov på 20-25 mrd. kr i planperioden, med betydelig usikkerhet særlig knyttet til trafikkutviklingen. Historisk sett er dette et høyt investeringsnivå for Avinor. Dette har sammenheng med:

- Nye myndighetskrav, særlig på sikkerhetsområdet.
- Kapasitetsutvidelser på grunn av stor trafikkvekst de seneste årene.
- Et betydelig vedlikeholdsetterslep.

De viktigste investeringsbehovene i planperioden forventes å bli:

- Oslo lufthavn, Gardermoen: 6-8 mrd. kr.
- De største lufthavnene utenom Gardermoen: 5 – 6 mrd. kr.
- Mellomstore og regionale lufthavner: 5 – 6 mrd. kr.
- Nasjonale programmer for rehabilitering av rullebaner etc. 2 – 3 mrd. kr.
- Radarer og nytt flykontrollsystem m.m.: 2 mrd. kr.

De viktigste investeringene er omtalt i avsnitt 10.4.2-10.4.9 og er basert på Avinors gjeldende investeringsplan fra 2008. Gjeldende plan har en ramme på 13,4 mrd. kr. De finansielle forutsetninger har imidlertid endret seg i løpet av høsten 2008. Dette vil kunne bety at enkelte prosjekter i planen blir skjøvet noe ut i tid. Ny investeringsplan er under utarbeiding våren 2009.

10.4.1.7 Samlede virkninger – bedre infrastrukturstandard

Bedre vegstandard

Gjennomføring av den planlagte innsatsen i vegsektoren (store investeringer, programområder og rassikring) vil ved utløpet av planperioden bl.a. resultere i at:

- I alt 350 km riksveg er rustet opp slik at den har fått «gul midtstripe». Dette er en økning på 28 pst, og betyr at riksveger med den dårligste geometriske standarden blir redusert fra 1 240 km i dag til 890 km i 2019. Den største forbedringen i antall km vil skje på Vestlandet (korridor 4) hvor 140 km riksveg vil få gul midtstripe; en økning på 57 pst. I relative termer blir problemet med smale riksveger nesten løst i Nord-Trøndelag og Nordland (korridor 7); her vil kun 23 km riksveg gjenstå uten gul midtstripe etter 2019.

- I alt 230 km riksveg er bygget ut til fire felts veg. Dette innebærer en økning på nærmere 47 pst. Per 1.1 2020 forventes riksvegnettet å ha om lag 720 km firefelts veg mot 490 km idag. Utbyggingen gjelder særlig korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor, korridor 3 Oslo – Kristiansand – Stavanger, samt korridor 6 Oslo – Trondheim.
- I alt 80 km riksveg er direkte sikret mot ras. Vesentlig lengre strekninger får nytte av tiltakene fordi hele vegruta får en bedre standard. Utbyggingen gjelder særlig korridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim, armer mot Kristiansund, Ålesund og Måløy fra korridor 6, samt korridor 8 Bodø- Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten, og mot Sverige, Finland og Russland.
- Det er bygget om lag 500 km nye gang- og sykkelveger langs riksvegnettet. Dette bidrar til en kraftig utvidelse av gang- og sykkelvegnettet og reduserer gjenstående utbyggingsbehov til 600 km i forhold til det som er kartlagt i grunnlagsrapporten, for Nasjonal sykkelstrategi.
- Til sammen 750 km riksveg er utbedret med midtrekkverk og andre mindre trafikksikkerhetsutbedringer. Dette innebærer en økning på 50 pst i forhold til de omlag 490 km som er bygget per i dag. Tiltakene gjelder særlig korridor 3 Oslo – Kristiansand – Stavanger og korridor 6 Oslo – Trondheim med armer til Sverige.
- Det er bygget 80 km nye kollektivfelt på riksvegnettet. Dette gjelder særlig innfartsvegene til de store byene.
- 1500 – 2000 av totalt 6 500 bussholdeplasser på riksvegnettet er oppgradert til ønsket standard for universell utforming. For jernbanen vil det bli prioritert å oppnå god tilgjengelighet til alle plattformer.
- Reduksjon i reisetider mellom ulike regioner varierer mellom 10 og 35 minutter. Reisetidsgevinsten blir størst på strekningene E6/136 Oslo – Ålesund, E39 Stavanger – Ålesund, rv 80/E6/E8 Bodø – Tromsø og E6 Oslo – Trondheim med reisetidsgevinster på 30 og 35 minutter i snitt. Beregninger viser at NTP 2010-2019 i gjennomsnitt tar inn nærmere halvparten av reisetidsgevinstene i Statens vegvesens stamnettutredning som har et 30 års perspektiv.

Bedre jernbanestandard

Den foreslåtte innsatsen i jernbanesektoren (store investeringer og kapasitetsøkende tiltak) vil ved utgangen av planperioden resultere i at:

- Det er bygget eller forlenget i størrelsesorden 45 kryssingspor spesielt for godstog. Dette gjelder særlig følgende strekninger: Oslo – Kristiansand – Stavanger, Oslo – Bergen, og Oslo – Trondheim – Bodø.
- Det er bygget 142 km nye baner, hvorav 115 km dobbeltspor. Dette er en økning på om lag 51 pst og innebærer en samlet dobbeltsporlengde i 2020 på 342 km. Utbyggingen gjelder særlig følgende baner: Dovrebanen, Bergensbanen, Østfoldbanen, Drammenbanen, Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.
- Det i 2019 forventes en oppetid i jernbanenetet på 99,3 pst mot 98,5 pst i dag.
- Det oppnås følgende reisetidsreduksjoner innenfor viktige relasjoner i InterCity-området: 42 minutter på strekningen Oslo – Porsgrunn, 18 minutter på strekningen Oslo – Halden og 10 minutter på strekningen Oslo – Hamar. Forbedringene på lokal- og InterCity-strekningene er også bedret kapasitet, mulighet for frekvensøkninger og færre forsinkelser.

Færre vegtrafikkulykker

Det er beregnet at de samlede investeringene i veg og jernbanesektoren vil gi 80 færre drepte eller hardt skadde i vegtrafikkulykker i 2020 sammenlignet med en situasjon uten disse tiltakene. I tillegg kommer virkninger av opplæring, kontrolltiltak og andre trafikksikkerhetstiltak.

Måloppnåelse knyttet til *transportkostnader* og reisetidsreduksjoner på aggregert nivå er omtalt i avnitt 5.4, mens det redegjøres for *miljøvirkninger* og *omdisponering av dyrket mark* i kapittel 12.

10.4.2 Korridor 1 Oslo – Svinesund/Kornsjø

10.4.2.1 Riksveginvesteringer

E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo

Utbyggingen av E6 mellom Svinesund og Oslo til firefelts veg vil være fullført når prosjektet *Vinterbro – Assurtjern* i Akershus åpnes for trafikk høsten 2009. Det vil imidlertid gjenstå noen restarbeider både på denne strekningen og på strekningen *Svingenskogen – Åsgård* i Østfold som ble åpnet for trafikk høsten 2008.

Det er lagt til grunn en planramme på 250 mill. kr til tiltak innenfor ulike *programområder* på E6 mellom Svinesund og Oslo i perioden 2010–2019, hvorav 130 mill. kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres kollektivtrafikktiltak som bygging av kollektivfelt på E6 inn mot Oslo. I

tillegg prioriteres blant annet mindre utbedringer med vekt på å ta igjen forfall i tunneler. I Oslo og Akershus er det også lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3 til tiltak innenfor programområdene.

10.4.2.2 Jernbaneinvesteringer

Østfoldbanen

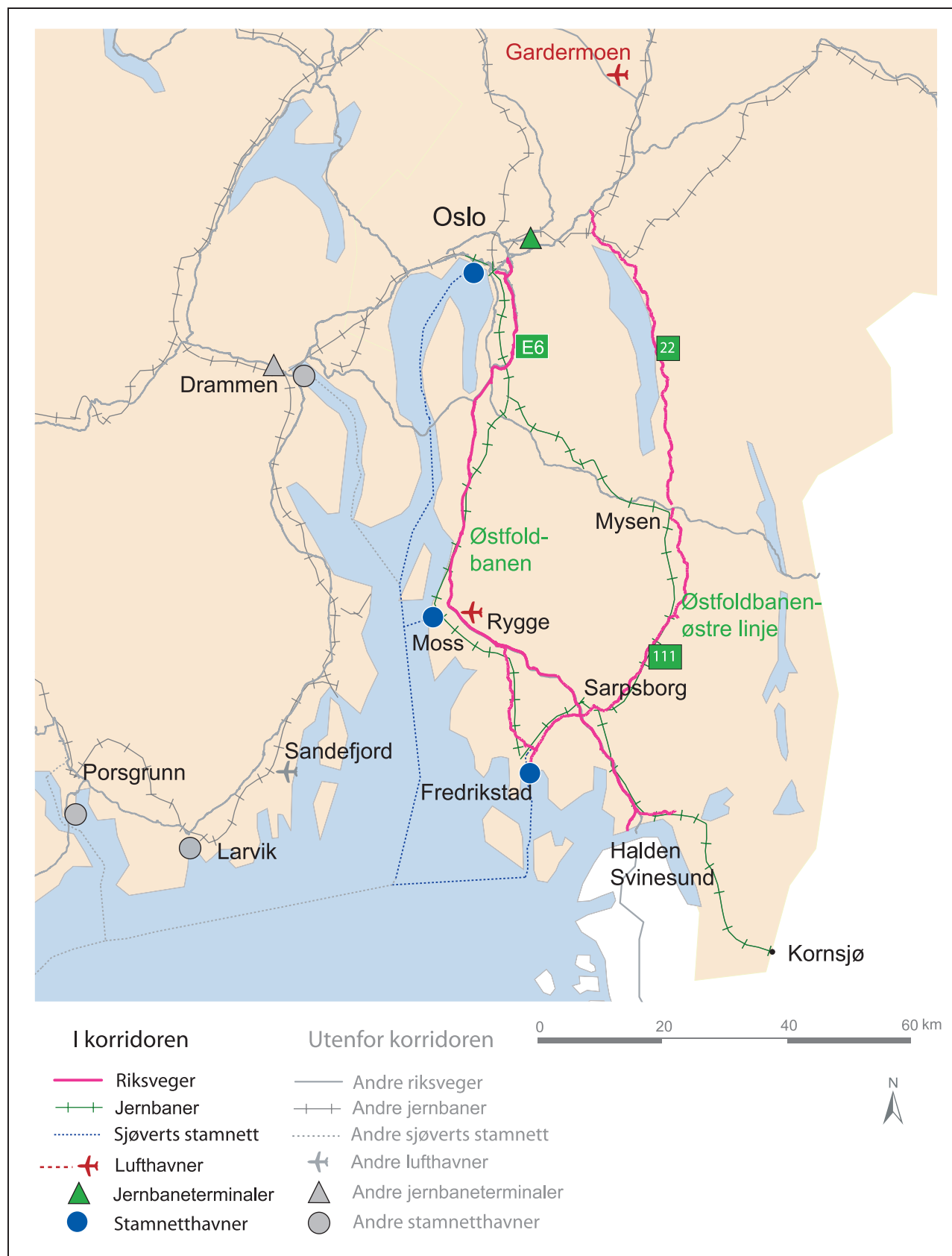
Østfoldbanen spiller en betydelig rolle i nærtrafikken fra Moss og inn mot Oslo, i forhold til regiontrafikken mot Fredrikstad, Sarpsborg og Halden, samt for godstrafikken. Kapasiteten på strekningen er fullt utnyttet.

Målet for planperioden gjennomføre en jernbaneutbygging som gir sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Såstad, herunder utbygging til fire spor mellom Oslo og Ski (Follobanen) for å øke kapasiteten, redusere reisetiden, bedre punktligheten og øke regulariteten i trafikken. Follobanen inngår som del av Oslopakke 3 og er en nødvendig forutsetning for å få på plass et kapasitetssterkt og framtidsrettet kollektivsystem i Osloregionen. Sammen med opprustningen som regjeringen foreslår på strekningen Etterstad – Skøyen, vil utbyggingen til fire spor på strekningen Oslo – Ski bidra til en vesentlig forbedring av togtilbudet for de reisende på Østfoldbanen. Utbyggingen av Follobanen er også viktig for utviklingen av Østfoldbanens østre linje. Som ledd i arbeidet med å modernisere Østfoldbanen legges det også opp til å bygge nytt dobbeltspor gjennom Moss på strekningen Sandbukta – Moss – Kleberget – Såstad. Samlet sett vil denne utbyggingen muliggjøre et langt mer omfattende og robust togtilbud.

Framtidig hastighetsstandard sør for Råde/Rygge vil bli vurdert nærmere fram mot neste rulling av Nasjonal transportplan, bl.a. i lys av diskusjonen om evt. utbygging til høyhastighetsbane-standard på utvalgte fjernstrekninger, jf. nærmere omtale i kapittel 10.1.2. Samferdselsdepartementet har i tillegg bedt Jernbaneverket om en vurdering av både økt hastighetsstandard til 250 km/t på Follobanen og mulighetene for oppgradering av de delene av eksisterende dobbeltspor mellom Ski og Sandbukta som har hastighetsbegrensninger.

Utbygging av Follobanen er også viktig for at en større del av godstransporten i korridoren skal kunne tas på bane. For godstrafikken vil det bli bygget ut økt kryssingsspor kapasitet på banen for på sikt å kunne trafikkeres med 750 m lange tog. Målet er å legge til rette for en tilnærmet dobling av godskapasiteten på Østfoldbanen i planperioden.

Mange av signalanleggene i det norske jernbanenetet begynner å nå kritisk alder. på bakgrunn



Figur 10.21 Korridor 1 OsloSvinesund/Kornsjø

Tabell 10.7 Nøkkeltall og virkningsberegninger nytt dobbeltspor Oslo – Ski

| | |
|---|-----------------|
| Kostnadsanslag | 11 660 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 2 500 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 9 160 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | -5 485 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 4 910 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 1 575 mill. kr |
| Reduksjon i antall skadde og drept pr år | 4-5 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | - 5 950 tonn |

av dette har jernbaneverket utarbeidet en strategi for fornyelse og oppgradering av signalanleggene, basert på en ny felles europeisk standard for fjernstyrings-, signal- og sikringsanlegg (ERT-MS). Østfoldbanens østre linje er valgt ut som erfaringsstrekning jf. nærmere omtale i 10.1.2.4.

Det legges opp til å bygge til sammen 33 km nytt dobbeltspor på Østfoldbanen i planperioden. 2-3 nye kryssingspor vil være bygget eller forlenget. Oppetiden i nettet er forventet å øke fra 98,7 pst i 2008 til 99,4 pst i 2019. Regulariteten er forventet å øke fra 98,9 pst i 2008 til 99,0 pst i 2019. Reisetiden for raskeste til Oslo-Halden er beregnet å bli redusert med 18 minutter. Utslipp av CO₂ er beregnet å bli redusert med ca. 6 600 tonn. Andre miljøvirkninger og omdisponering av dyrket mark er omtalt i kapittel 12.

Nytt dobbeltspor Oslo-Ski (Follobanen)

Prosjektet som er det største i NTP 2010-2019, som omfatter bygging av et nytt dobbeltspor på strekningen fra Oslo S til og med Ski stasjon. Strekningen har i dag en kapasitetsbelastning på mer enn 100 pst i rushtid. For å kunne tilby både dagens reisende og et framtidig voksende marked i Follo og Østfold et markedsrettet og moderne togtilbud, er det nødvendig å bygge Follobanen.

Planarbeidet ble startet opp med utgangspunkt i at strekningen dimensjoneres for en hastighet på 200 km/t. I statsbudsjettet for 2009 er det satt av om lag 50 mill. kr til detaljplanlegging. Gjennom den videre prosjekteringen skal det bl.a. avklares hvilke gevinster og konsekvenser en hastighetsstandard på 250 km/t eller mer vil gi og hvilke kostnader og konsekvenser dette vil medføre, jf. også kapittel 10.1.2.

En ny banestrekning gir mulighet for å utnytte også den eksisterende banen på en bedre måte. Det vil gi mindre forsinkelser både for region- og

lokaltogene, og potensial for noe redusert reisetid også på dagens bane mellom Ski og Oslo.

Dette gir en effektiv avvikling av togtrafikken, og det kan etableres et skreddersydd og markeds-tilpasset transporttilbud både lokalt og regionalt. Kjøretiden for de raskeste persontogene reduseres fra 22 til 11 minutter, og sårbarheten for forsinkelser reduseres. Kapasitetsøkningen vil gi nytte for all person- og godstrafikk i korridoren og ha positive ringvirkninger for utenlandstrafikken.

Prosjektet skal gjennom en prosess med utarbeidelse og vedtak av henholdsvis planprogram, kommunedelplaner, konsekvensutredninger og reguleringsplaner før konkurransegrunnlag kan sendes ut. Tidligst antatt byggestart for dobbeltsporet vil være 2013, med mulig ferdigstilling i 2018. Arbeidet med Ski stasjon kan igangsettes i 2011.

Sandbukta – Kleberget (Mossetunnelen)

Utbyggingen av Sandbukta – Moss – Kleberget omfatter nytt dobbeltspor fra Sandbukta der dobbeltsporet stopper i dag, til og med ny Moss stasjon, en strekning på totalt ca. 4 km. Prosjektet består i hovedsak av en lengre fjelltunnel, en betongkultvert og en ny stasjon. Den nye stasjonen vil ligge noe lengre syd enn dagens stasjon. Prosjektet vil gi mulighet for økt kapasitet på strekningen. Dagens jernbanelinje rives, og dermed fjernes en barriere for industrien. Prosjektet er en viktig forutsetning for utvikling av bedre vegløsninger og en framtidsrettet byutvikling i Moss.

I tråd med fylkeskommunens prioritering har Samferdselsdepartementet valgt en utbyggingsløsning som prioriterer de mange pendlerne i Mosse-området. Utbyggingsløsningen vil gi noen minutter lengre reisetid enn om stasjonen hadde vært flyttet ut av byen og basert på høyere hastighetsstandard, men vil ikke gi et tidstap som er av-

Tabell 10.8 Nøkkeltall og virkningsberegninger dobbeltspor Sandbukta – Moss – Kleberget

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag ¹ | 2 831 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 250 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 2 572 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk nettonytte | 2 935 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 305 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 60 mill. kr |
| Reduksjon i antall skadde og drepte per år | 0-1 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | - 670 tonn |

¹ Restbevilgning etter 2009: 2822 mill. kr

gjørende for en eventuell senere beslutning om høyhastighetsutbygging.

For dobbeltsporet gjennom Moss (Sandbukta – Moss – Kleberget) foreligger en samordnet reguleringsplan for veg, bane og havn i Moss fra 1999. I hovedplanen, som er utarbeidet etter reguleringsplanvedtaket, er jernbanetraseen gjennom Moss justert for å kunne få en høyere hastighetsstandard. Dette betyr at reguleringsplanen må revideres.

I siste del av planperioden legges det opp til å fortsette dobbeltsporutbyggingen sørover fra *Kleberget til Såstad*, slik at den 75 kilometer lange strekningen mellom Oslo og Haug får sammenhengende dobbeltspor. Dette gir en langt bedre kapasitet, pålitelighet og fleksibilitet enn dagens infrastruktur.

For den ca. 6 km lange strekningen Kleberget – Såstad må det avklares om traseen skal gå i lang tunnel via Carlberg eller kort tunnel langs eksisterende linje. Kostnader for alternativet med kort tunnel er foreløpig anslått til 1 040 mill. kr.

10.4.2.3 Infrastruktur for sjøtransport

Prosjekt Innseiling Borg havn

Det vil i første del av planperioden bli foretatt utdyping i *Røsvikrenna* i innseilingen til Borg havn. Hensikten med utbedring av seilingsleden er å øke sikkerheten for skipstrafikken til og fra Fred-

rikstad. Farleden skal gjøres bredere og dypere og på denne måten øke fartøyenes manøvreringsrom og dermed sikkerhetsmarginene. Tiltaket vil også bidra til økt framkommelighet og regularitet for fartøyene, og vil dermed kunne bidra til å gjøre sjøtransporten mer attraktiv. Prosjektet er kostnadsberegnet til vel 247 mill. kr og gjennomføres i første fire års periode.

Leden skal utdypes til 13 meters dybde og 150 meters bredde.

Annen del av arbeidet med forbedring av innseilingen til Borg havn – utdypingstiltak *Videgrunnen-Røsvikrenna* – planlegges startet opp i andre del av planperioden. Tiltaket vil ytterligere bedre sikkerheten og framkommeligheten i innseilingen. Virkningsberegninger som Kystverket har gjort for begge prosjektene under ett viser betydelig bedre resultater med hensyn til samfunnsøkonomisk nettonytte og reduksjon i samfunnets transportkostnader enn første del isolert sett.

I andre del av planperioden (2014-2019) er det planlagt tiltak i *Gåsøyrenna* ved innseilingen til Oslo havn. Prosjektet vil gi mulighet for separering mellom inn og utgående trafikk i landets mest trafikkerte farled.

Innseilingen til *Halden gjennom Ringdalsfjorden* er ønsket utdypet av lokalt næringsliv. Det aktuelle farvannet er både i svensk og norsk territorialfarvann, og det er tatt kontakt med svenske myndigheter om mulig utbedring av innseilingen.

Tabell 10.9 Nøkkeltall og virkningsberegninger Innseiling Borg havn

| | |
|--|---------------|
| Kostnadsanslag | 247 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 247 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk nettonytte | -194 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 4 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 4 mill. kr |

10.4.2.4 Infrastruktur for lufttransport

Moss Lufthavn, Rygge åpnet for sivil trafikk 14. februar 2008. Forsvaret har konsesjon til sivil drift på lufthavnen, og den er ikke inkludert i systemet med intern samfinansiering i Avinor. Lufthavnen hadde om lag 440 000 passasjerer i 2008 fordelt 27 pst på ruter innenlands og 73 pst til utlandet.

10.4.3 Korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor

10.4.3.1 Riksveginvesteringer

E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo

Samferdselsdepartementet har vært opptatt av å bidra til en raskere og mer sammenhengende utbygging av E18 enn det var lagt opp til i NTP 2006-2015. Gjennom et spleiselag der bilistene bidrar med bompengebetaling og tilsagn om økte statlige midler ble det mulig å starte utbyggingen av E18 til firefelts veg på strekningen *Krosby – Knapstad* i 2008. Prosjektet fullføres i første fireårsperiode. I tillegg foreslås statlige midler til gjenstående strekninger på E18 i Østfold. Utbygging av strekningen *Melleby – Momarken* forutsettes gjennomført i første fireårsperiode. I tillegg legges det til grunn anleggsstart på utbyggingen vestover fra *Knapstad til Retvedt* i Akershus. På strekningen videre fram til Vinterbru blir det gjennomført utbedrings og trafikksikkerhetstiltak langs dagens trasé i påvente av planavklaring. Det arbeides med ulike opplegg for ytterligere bompengefinansiering av E18-utbyggingen i Østfold. Samferdselsdepartementet legger foreløpig til grunn delvis bompengefinansiering av strekningen *Melleby – Momarken* gjennom takstøkninger i eksisterende bomstasjoner etter at strekningen er åpnet for trafikk.

Regjeringen er opptatt av å bidra til utviklingen av en effektiv havn og til byutviklingen i hovedstaden. Utvikling av Oslos sjøside til byformål og konsentrasjon av havnevirksomheten til Syd-

havna, medfører behov for ny atkomst til havna fra E18 Mosseveien. Prosjektet inngår i det lokale forslaget til Oslopakke 3. Samferdselsdepartementet legger til grunn at prosjektet gjennomføres i første fireårsperiode. Det foreslås derfor statlige midler til atkomsten som vil bli omklassifisert til riksveg i forbindelse med forvaltningsreformen.

Prosjektet E18 Melleby – Momarken

Dagens E18 i Eidsberg kommune har flere kryss og avkjørsler, og det er lokalisert boliger helt inn til E18. Vegstandarden er dårlig ut fra vegens funksjon. Øst for Melleby er det bygd ny tofelts veg fram til Ørje, og vest for Momarken er det bygd ny firefelts veg forbi Askim. I 2010 vil utbyggingen videre til Knapstad i Hobøl stå ferdig. Strekningen utgjør følgelig et markert standardbrudd på E18 mellom Ørje og Knapstad. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 8 000 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på 15-19 pst.

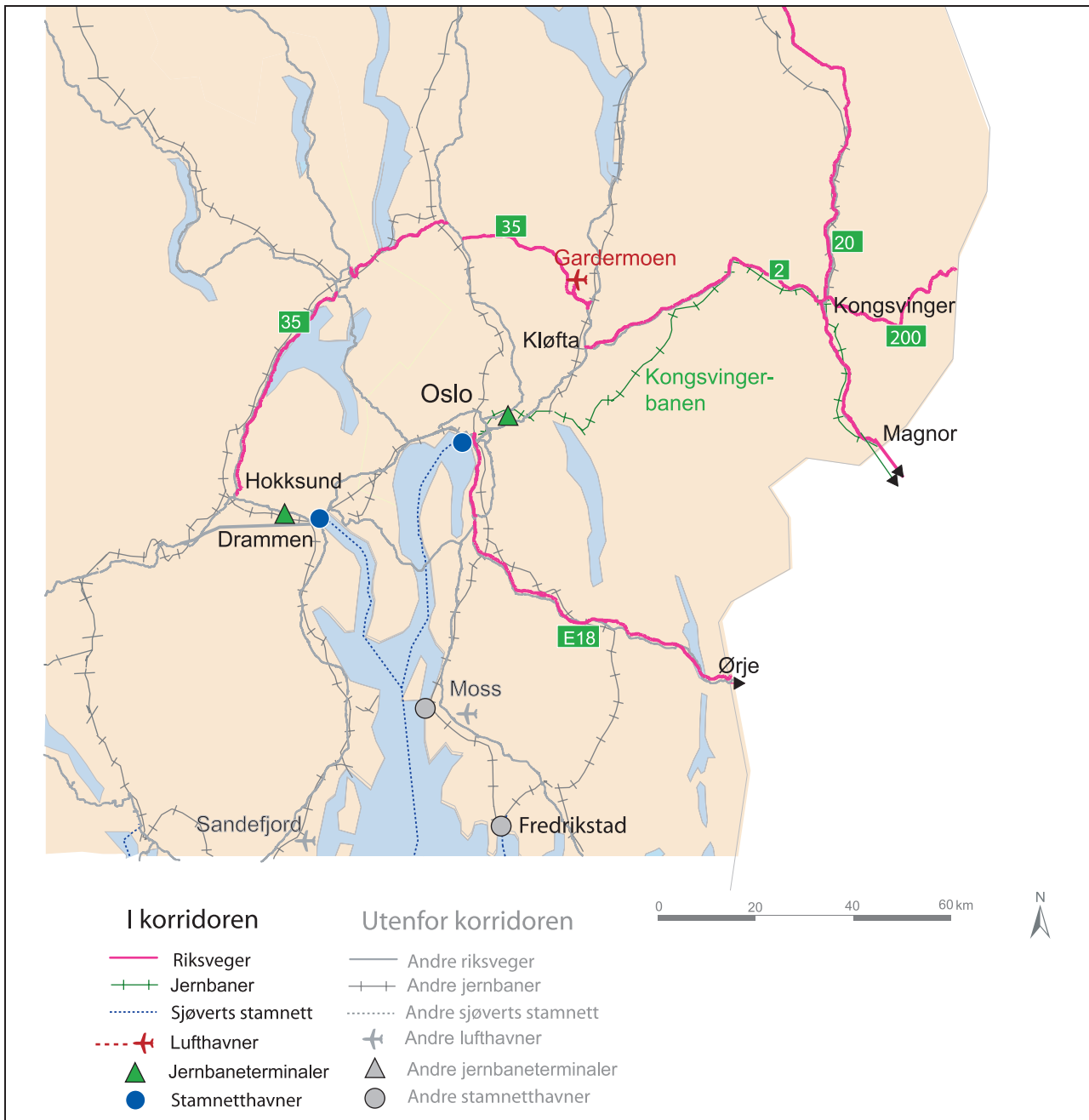
Prosjektet omfatter bygging av 8 km tofelts veg med midtrekkverk. På deler av strekningen skal det bygges forbikjøringsfelt. Det foreligger vedtatte reguleringsplaner fra 2001/2003. Reguleringsplanene er under revisjon som følge av at det ikke er tatt høyde for etablering av midtrekkverk. Reviderte reguleringsplaner ventes vedtatt til sommeren 2009. Dette er dermed den delstrekningen på E18 der man raskest kan komme i gang med den videre utbyggingen.

Prosjektet E18 Knapstad – Vinterbru

Eksisterende veg har dårlig standard i forhold til trafikkmengden, med stedvis dårlig kurvatur og sikt, flere kryss og avkjørsler og boliger lokalisert helt inntil vegen. Store deler av strekningen har derfor nedsatt fartsgrense. Årsdøgntrafikken på strekningen varierer mellom 11 000 og 13 000 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på 12-14 pst.

Tabell 10.10 Nøkkeltall og virkningsberegninger E18 Melleby – Momarken

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 830 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 730 mill. kr |
| Annen finansiering | 100 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 330 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 330 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 0 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde per år | 0-1 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | - 1 000 tonn |



Figur 10.22 Korridor 2 OsloØrje/Magnor

Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg på en om lag 6 km lang strekning i Hobøl kommune i Østfold og Ski kommune i Akershus. På siste del av strekningen mot Retvedt snevres vegen inn til tofelts veg med midtrekkverk, som en midlertidig påkobling til eksisterende E18 nordover mot Vinterbru.

Arbeidet med kommunedelplan for prosjektet pågår. på grunn av manglende planavklaring er det knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslaget.

For å få en effektiv og trafikkisikker E18 gjennom Østfold har det vært faglig og politisk enighet om at dagens veg må forbedres. Fra Knapstad i Østfold til Retvedt i Akershus legger Regjerin-

gen til grunn at vegen skal bygges som smal firefelts veg. Fra Retvedt til Vinterbru i Akershus har dagens E18 en bedre standard enn vegen gjennom Østfold. I forbindelse med prosessen med ekstern kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) har verken Statens vegvesen eller ekstern konsulent funnet tilstrekkelig grunnlag til å kunne gi en klar tilråding til hvilken løsning som best vil løse transportutfordringene på denne strekningen. Det anbefales imidlertid å gå videre i kommunedelplanleggingen med alternativene som tar utgangspunkt i dagens trase. Regjeringen legger til grunn at det på strekningen mellom Retvedt og Vinter-

Tabell 10.11 Nøkkeltall og virkningsberegninger E18 Knapstad – Retvedt

| | |
|---|----------------------|
| Kostnadsanslag | 780 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 300 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-019 | 380 mill. kr |
| Annen finansiering | |
| Samfunnsøkonomisk nettonytte | |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | Det er ikke beregnet |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde per år | samfunnsøkonomisk |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | nytte av prosjektet |

bru blir gjennomført utbedringsog trafikksikkerhetstiltak langs dagens trase i påvente av nærmere planavklaring. Videre planlegging skal baseres på løsninger i dagens trase. Planleggingen skal ikke være til hinder for fremtidig utbygging til 4 felt også langs denne strekningen. En skal i videre planlegging ta hensyn til biologisk mangfold og jordvern.

Regjeringen mener det er ønskelig å få etablert et mer attraktivt kollektivtilbud på strekningen. Gjennom bygging av nytt dobbeltspor mellom Ski og Oslo vil reisetiden reduseres og påliteligheten bedres vesentlig. Fylkeskommunale og lokale myndigheter har en rekke virkemidler som vil bidra til å støtte opp under kollektivtrafikken og fylkene har ansvaret for å utvikle busstilbudet. Det må vurderes om man gjennom en forbedring av kollektivtilbudet kan utsette behovet for bygging av firefeltsveg.

Samferdselsdepartementet er opptatt av at det skal være tett dialog mellom Statens vegvesen og berørte kommuner og fylker i den videre planleggingen på strekningen.

Prosjektet E18 Sydhavna

Gjennom utviklingen av Fjordbyen skal store områder som tidligere har vært disponert til havne-

virksomhet, brukes til byutvikling. Samtidig er det bestemt at det skal ligge en nasjonal havn i Oslo, og denne er lokalisert til Sydhavna. Her skal virksomheten utvikles og konsentreres, slik at trafikken til og fra området vil øke kraftig. I forbindelse med utbyggingen av Fjordbyen vil også deler av dagens adkomst til Sydhavna forsvinne. Årsdøgntrafikken på den nye atkomsten er anslått til knapt 11 000 kjøretøy i 2011, økende til om lag 15 000 kjøretøy i 2025.

Prosjektet omfatter bygging av nytt kryss på E18 Mosseveien. Fra krysset skal det bygges en ny bru ned til havna. I tillegg skal Mosseveien utvides på en om lag 900 m lang strekning for å få plass til kollektivfelt.

Det er utarbeidet forslag til reguleringsplan i tre alternativer med ulike kryssløsninger og linjeføring. Statens vegvesen anbefaler en løsning med planskilt rundkjøring på Mosseveien og seks felt nord for krysset. Kostnadsanslaget er basert på dette alternativet, men på grunn av manglende planavklaring er det knyttet stor usikkerhet til anslaget.

Prosjektet vil medføre inngrep i Ekebergskrånningen som er visuelt viktig og har et stort biologisk mangfold. Imidlertid unngås inngrep i nylig vedtatt landskapsvernområde. Mellom Mosseveien og Østfoldbanen ligger en rekke hus som

Tabell 10.12 Nøkkeltall og virkningsberegninger E18 Sydhavna

| | |
|---|----------------------|
| Kostnadsanslag | 370 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 90 mill. kr |
| Annen finansiering | 280 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk nettonytte | |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | Det er ikke beregnet |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde per år | samfunnsøkonomisk |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | nytte av prosjektet* |

* Det er forsøkt å regne på nyttefaktorer, og beregningene indikerer høy samfunnsøkonomisk nettonytte, men usikkerheten i beregningene er så stor at de ikke er tatt med videre.

Tabell 10.13 Nøkkeltall og virkningsberegninger Rv 2 Kongsvinger – Slomarka

| | |
|---|------------------|
| Kostnadsanslag | 1 700 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 300 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 380 mill. kr |
| Annen finansiering | 1 020 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 1 000 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 460 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 200 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde per år | 1-2 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | + 900 tonn |

markerer hvor havna i Oslo lå før. Husene er bevaringsverdige, men ikke vernet. Husrekka må rives i det anbefalte alternativet.

I siste seksårsperiode legges det opp til å fullføre prosjektet E18 Knapstad – Retvedt. På strekningen videre fra Retvet til Vinterbru vil det bli vurdert å gjennomføre mindre omfattende tiltak, blant annet bygging av midtrekkverk.

Det er lagt til grunn en planramme på 450 mill. kr til tiltak innenfor ulike *programområder* på E18 mellom Ørje og Oslo i perioden 2010-2019, hvorav 150 mill. kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres trafikksikkerhetstiltak, bl.a. midtrekkverk. Blant annet er det aktuelt å bygge midtrekkverk på strekningen Mastemyr – Ringnes. I Oslo og Akershus er det lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3 til tiltak innenfor de ulike programområdene.

Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta m/tilknytning til Elverum (rv 20) og rv 35 Jessheim – Hønefoss – Hokksund

I første fireårsperiode legges det opp til å videreføre utbyggingen av rv 2 mellom Kongsvinger og Kløfta. Det foreslås statlige midler til anleggsstart på strekningen *Kongsvinger – Slomarka* i Hedmark. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. I tillegg foreslås statlige midler til å starte omleggingen av rv 35 på strekningen *Jevnaker – Olimb* i Oppland. Prioriteringer er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Prosjektet Rv 2 Kongsvinger – Slomarka

Eksisterende rv 2 har for dårlig standard i forhold til funksjonen. Vegene fungerer både som lokalveg og som hovedforbindelse mellom Oslo og Kongsvinger/Sverige. Trafikk- og miljølempene er store og vil øke i takt med trafikkutviklingen. Over halvparten av strekningen mellom Kløfta og Kongsvinger har nedsatt fartsgrense, og det skjer årlig om lag 20 ulykker med personskaade. Årsdøgntrafikken ved Slomarka er om lag 9 000 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på om lag 12 pst.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 16 km firefelts veg i Kongsvinger og Sør-Odal kommuner. I tillegg inngår blant annet bygging av tre planskilte kryss og en omfattende omlegging/nybygging av fylkesveger, kommunale veier og private atkomstveier. Vegene vil i hovedsak gå i ny trasé. Eksisterende rv 2 blir lokalveg med gang- og sykkelvegfunksjon.

Om lag halvparten av strekningen vil gå gjennom jordbruksområder og resten i skogsområder. Totalt vil prosjektet føre til nedbygging av om lag 1 000 daa dyrket jord/skog.

Det foreligger vedtatte reguleringsplaner for prosjektet. Kommunene har sluttet seg til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Bompengeprognosen ventes behandlet av Hedmark og Akershus fylkeskommuner våren 2009.

Prosjektet Rv 35 Jevnaker – Olimb

Dagens rv 35 mellom Jevnaker og Olimb er smal og svingete på deler av strekningen og går gjennom boligområder. Sterk stigning på et parti og en lav jernbaneundergang ved Hadeland glassverk utgjør flaskehals på strekningen. Store deler av strekningen har nedsatt fartsgrense og manglende tilbud for gående og syklende. Årsdøgntrafikken varierer mellom 5 000 og 8 500 kjøretøy.

Tabell 10.14 Nøkkeltall og virkningsberegninger Rv35 Jevnaker – Olimb

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 510 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 60 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 60 mill. kr |
| Annen finansiering | 390 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | + 100 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 390 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 120 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde per år | 0-1 personer |
| Endringer i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | + 800 tonn |

Prosjektet omfatter bygging av om lag 9 km ny veg, med blant annet omlegging av jernbanekrysningen. På grunn av manglende planavklaring er det knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslag og virkningsberegninger. Alle aktuelle korridoralternativer vil føre til nedbygging av dyrket jord og være i konflikt med natur- og kulturmiljøer i større eller mindre grad.

Jevnaker kommune har sluttet seg til utredning av opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. I siste seksårsperiode legges det til grunn fullføring av prosjektene rv 2 *Kongsvinger – Slomarka* og rv 35 *Jevnaker – Olimb*. I tillegg er det aktuelt å prioritere statlige midler til videre utbygging av rv 2 på den gjenstående strekningen *Slomarka – Nybakk* i Hedmark og Akershus. Utbyggingen er avhengig av videre bompengefinansiering.

Det er lagt til grunn en planramme på 960 mill. kr til tiltak innenfor ulike *programområder* på rv 2 *Magnor – Kløfta* med tilknytning og rv 35 *Jessheim – Hokksund* i perioden 2010-2019, hvorav 320 mill. kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres trafikksikkerhetstiltak som oppmerking av bredt midtfelt på flere delstrekninger. Videre prioriteres mindre utbedringer og bygging av gang og sykkelveger. Rv 35 *GardermoenHokksund* representerer en alternativ transportrute utenom Oslo. I tillegg til regjeringens forslag om å oppgradere strekningen *OlimbJevnaker* vil det bli igangsatt planlegging av strekningen *rv 35 ÅmotHokksund*. I Oslo og Akershus er det lagt til grunn bompenger fra *Oslopakke 3* til tiltak innenfor *programområdene*.

10.4.3.2 Jernbaneinvesteringer

Kongsvingerbanen

Kongsvingerbanen er en viktig godsbane mot Sverige og for godstog til Narvik (*ARE-togene*).

Kongsvingerbanen benyttes også av lokaltog på strekningen *Årnes-Kongsvinger-Oslo* og regionstog mellom Oslo og karlstad og fjertog mellom Oslo og Stockholm.

I tillegg til ordinær drift og vedlikehold planlegges ballastrensing, og mot slutten av perioden planlegges oppstart av fornyelse av kontaktledningsanlegget på strekningen *Lillestrøm-Kongsvinger*. Forlengelse av kryssingsspor ved *Lillestrøm stasjon* vil bedre trafikkavviklingen. Enkelte plattformer må forlenges for å oppfylle krav i sikkerhetsforskriften.

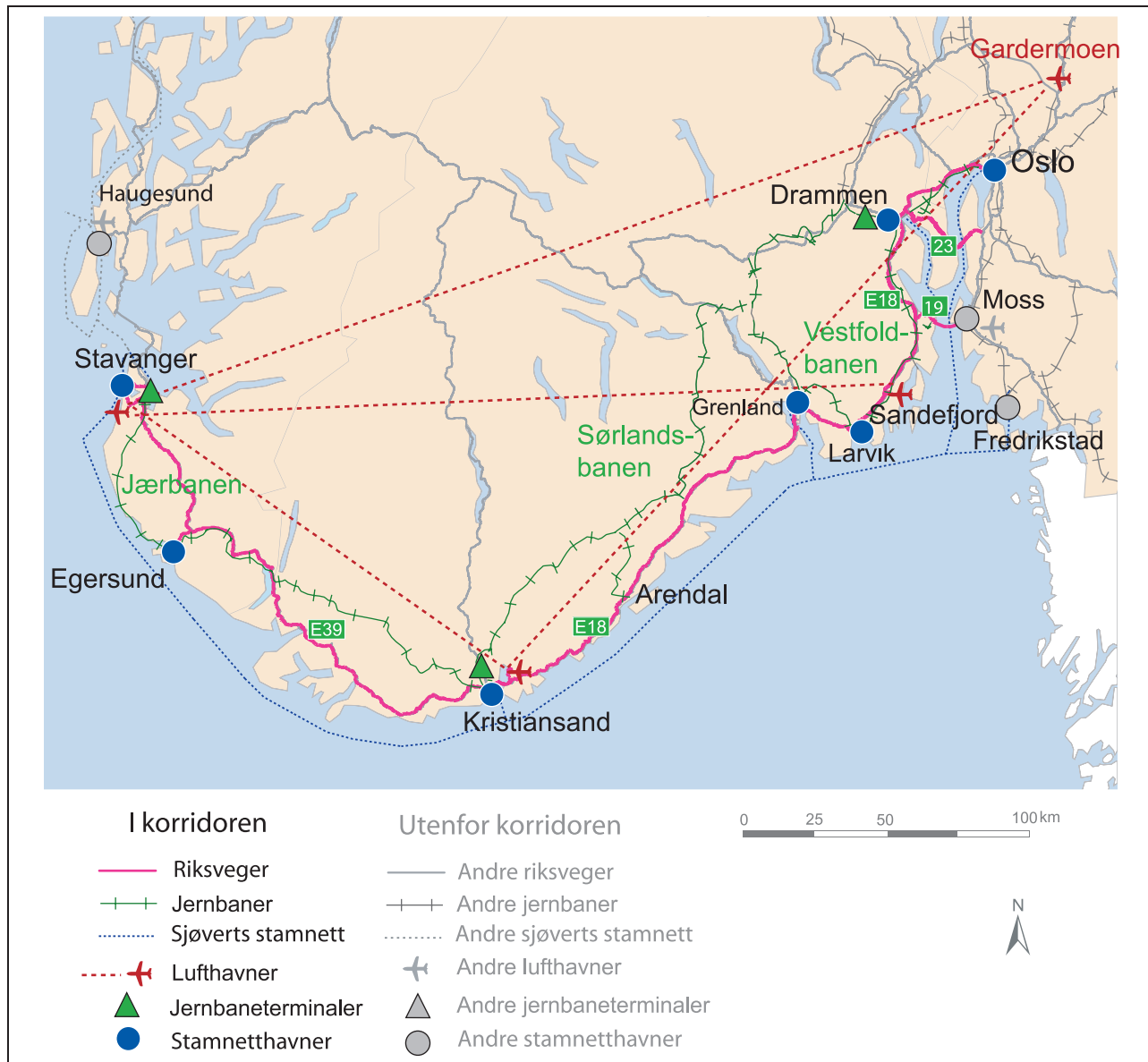
10.4.4 Korridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger

10.4.4.1 Riksveginvesteringer

Regjeringen legger stor vekt på en sammenhengende utbygging av vegnettet i denne korridoren dels for å bidra til å redusere de mange og alvorlige ulykkene på deler av strekningen, dels for bedre framkommeligheten for næringsliv og trafikanter, og dels for å legge til rette for utvikling av vekstkraftige større bo- og arbeidsmarkedsregioner som bl.a. «*Agderbyen*».

Regjeringens forslag til satsing på *E18 Oslo – Kristiansand* med tilknytning (*rv 23*) og *E39 Kristiansand – Stavanger* vil føre til bygging av 67 km ny firefelts veg i planperioden. Dette innebærer at det i 2019 vil være omlag 190 km firefelts veg mellom Oslo og Stavanger. Dessuten vil det bl.a. bli etablert midtrekkverk og bygget nye gang- og sykkelveger, dels som en del av de store investeringene og dels som en del av den særskilte satsingen innenfor *programområdet* gang- og sykkelveger.

Prosjektene *E18 Frydenhaug – Eik* i Buskerud og *E18 Kopstad – Gulli* i Vestfold er åpnet for trafikk, men noen restarbeider fullføres først i første



Figur 10.23 Korridor 3 OsloGrenlandKristiansandStavanger

fireårsperiode. I tillegg vil det gjenstå noen arbeider på E18 *Langåker – Bommestad* i Vestfold som åpnes for trafikk før sommerferien i 2009. I første fireårsperiode fullføres også den vedtatte utbyggingen av E39 på strekningen *Vigeland – Osestad* i Lindesnes kommune i Vest-Agder. I Rogaland fullføres utbyggingen til firefelts veg på strekningen *E39 Stangeland – Sandved* i Sandnes kommune og ombyggingen av *E39 Tjensvollkrysset* i Stavanger kommune.

I forbindelse med tiltakspakken ble det bevilget midler til videreføring av den delvis bompengefinansierte utbyggingen av E18 gjennom Vestfold til Langangen i Telemark. Arbeidene på strekningen *Sky – Langangen* forutsettes startet i løpet

av 2009. Arbeidene på de gjenstående strekningene *Gulli – Langangen* og *Bommestad – Sky* forutsettes å startes i løpet av første fireårsperiode. I tillegg er det foreslått statlige midler til å starte byggingen av *E39 Eiganestunnelen* i Stavanger. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Videre settes det av 110 mill. kr til *E18 Bjørvikaprosjektet* i Oslo. Resterende statlige midler til prosjektet forutsettes finansiert utenfor NTP-rammen. I tillegg kommer bompenger fra Oslopakke 3 og inntekter fra salg av eiendommer. Første etappe med bygging av tunnel under Bjørvika og Bispevika, er planlagt åpnet for trafikk i 2010. An-

Tabell 10.15 Nøkkeltall og virkningsberegninger E18 Gulli – Langåker og Bommestad – Sky – Langangen

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 5 900 mill. kr |
| Statlig finansiering 2006-2009 | 60 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 650 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 1 240 mill. kr |
| Annen finansiering 2006-2009 | 300 mill. kr |
| Annen finansiering 2010-2019 | 3 650 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk nettonytte | - 70 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 3 900 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 300 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 6-7 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | + 34 000 tonn |

dre etappe som omfatter bygging av nytt lokalt vegsystem i området, vil etter planen stå ferdig i 2012.

Prosjektet E18 Gulli – Langåker og Bommestad – Sky – Langangen

E18 mellom Tønsberg og Larvik har en årsdøgntrafikk på 21 000 23 000 kjøretøy. Vest for Larvik er årsdøgntrafikken om lag 13 000 kjøretøy. Om sommeren er trafikkbelastningen vesentlig høyere. På dager med høy trafikkbelastning er det tidvis kapasitetsproblemer med saktegående og stillestående køer mellom Tønsberg og Larvik.

Ved inngangen til planperioden 2010-2019 vil det gjenstå å bygge ut E18 i Vestfold til firefelts veg på strekningene Gulli – Langåker, Bommestad – Sky og Sky – Telemark grense. Det legges opp til å fullføre strekningene Gulli – Langåker og Sky – Telemark/Vestfold grense – Langangen i Telemark i løpet av første fireårsperiode, med anleggstart på strekningen Sky – Langangen i 2009. Videre er det lagt til grunn anleggstart på strekningen Bommestad – Sky i første fireårsperiode, med fullføring i siste seksårsperiode. Framdriftplanen er basert på at bompengeselskapet forskotterer deler av de statlige midlene.

Gulli – Langåker

Strekningen har to kjørefelt, og om lag halvparten av strekningen mangler fysisk skille mellom kjørefeltene.

Prosjektet omfatter utbygging til firefelts veg på en 25,5 km lang strekning i Tønsberg, Stokke og Sandefjord kommuner. Videre inngår ombygging av kryss og bygging av om lag 12 km gang-

og sykkelveg langs parallellvegnettet. Dette vil gi sammenhengende gang- og sykkelveg på hele strekningen.

Prosjektet vil føre til nedbygging av om lag 540 daa dyrket jord, og 55 kulturminner vil bli gravd ut. Ytterligere 30 kulturminner vil bli liggende innenfor byggegrensene og reguleres til spesialområde bevaring. Det foreligger vedtatte reguleringsplaner for hele strekningen.

Bommestad – Sky

Strekningen har i det alt vesentligste to kjørefelt. Det mangler fysisk skille mellom kjørefeltene på hele strekningen med unntak av en kort strekning ved Farriseidet.

Prosjektet omfatter bygging av 7,5 km ny firefelts veg i Larvik kommune. I tillegg skal krysset ved Farriseidet bygges om. Prosjektet vil føre til nærføring til naturområder ved Farris.

Det har vært stor uenighet om valg av trasé på deler av strekningen. Uenigheten er nå avgrenset til tunnallengden på en kortere strekning, og godkjent kommunedelplan ventes å foreligge sommeren 2009.

Sky – Langangen

Strekningen har stedvis noe av den dårligste standarden på E18 mellom Oslo og Kristiansand. Vegen har dårlig kurvatur, og det mangler fysisk skille mellom kjørefeltene.

Prosjektet omfatter bygging av 9,5 km ny firefelts veg i Larvik kommune i Vestfold og Porsgrunn kommune i Telemark. Videre skal det bygges to planskilte kryss og en tosidig rasteplass. Eksisterende E18 vil bli brukt som lokalveg og tilpasset dette formålet. Prosjektet vil føre til ned-

Tabell 10.16 Nøkkeltall og virkningsberegninger E39 Eiganestunnelen

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 1 600 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 200 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 600 mill. kr |
| Annen finansiering | 800 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | – 250 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 1 700 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 600 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | 11 000 tonn |

bygging av 28 daa dyrket mark, og 15 kulturminner vil bli gravd ut. Ytterligere 5 kulturminner vil bli liggende innenfor byggegrensen og reguleres til spesialområde bevaring.

Det foreligger vedtatte reguleringsplaner for hele strekningen.

Prosjektet E39 Eiganestunnelen

Dagens E39 gjennom Stavanger går gjennom boligområder og avviker en betydelig lokaltrafikk i tillegg til gjennomgangstrafikken. Standarden på deler av E39 er ikke tilpasset trafikkmengdene. Dette fører til trafiksikkerhets- og miljøproblemer i tillegg til framkommelighetsproblemer i rushperiodene. Årsdøgntrafikken på strekningen varierer mellom 16 000 og 24 000 kjøretøy.

Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg utenom Stavanger sentrum og fram til Smiene nord for sentrum, inkl. en 2,4 km lang tunnel. Av miljøhensyn legges også deler av dagens E39 i tunnel. Prosjektet vil avlaste området for gjennomgangstrafikk, øke trafiksikkerheten og bedre framkommeligheten. Utvidelse av deler av eksisterende veg til fire felt vil føre til inngrep i et område som har stor verdi som sentrumsnært natur- og friluftsområde. Det er lagt vekt på å utforme veganlegget slik at det tar minst mulig av friområdet.

Det foreligger vedtatte reguleringsplaner for prosjektet. Det foreligger ikke lokalpolitiske vedtak om bompengefinansiering av prosjektet, men arbeidet med en Jærenpakke 2 er startet opp, jf. kapittel 9.7.2.

I siste seksårsperiode legges det til grunn fullføring av utbyggingen av E18 gjennom Vestfold. I tillegg er det aktuelt å prioritere statlige midler til følgende større prosjekter:

- *Oslopakke 3*. Som omtalt i kapittel 9.8.1 legges det til grunn et opplegg for porteføljestyring av pakken. Dette innebærer blant annet at prioriteringene etter 2013 forutsettes nærmere vurdert i forbindelse med neste revisjon av Nasjonal transportplan og etterfølgende handlingsprogram.
- Regjeringen er opptatt av å videreutvikle kollektivknutepunktet rundt Oslo sentralstasjon, hvor bl.a. kapasiteten ved dagens bussterminal er sprengt. Samferdselsdepartementet legger opp til statlig medfinansiering av eventuell etablering av en ny bussterminal, jf. omtale i kapittel 9.4.3.
- Oppstart på utbygging av E18 til firefelts veg videre vestover fra Langangen på strekningen *Langangen – Dørdal* i Telemark. Dette er en strekning med trafiksikkerhetsutfordringer og tidvis kapasitetsproblemer. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering.
- Oppstart på utbygging av E18 til firefelts veg på strekningen *Tvedestrand – Arendal* i Aust-Agder. Etter åpningen av OPS-prosjektet Grimstad – Kristiansand vil dette være den strekningen på E18 gjennom Agderfylkene med dårligst standard. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering.
- Bygging av ny *Varoddbru* på E18 ved Kristiansand i Vest-Agder. Den tekniske levetiden til nåværende bru er beregnet til 2017.
- Bygging av firefelts veg vestover fra Kristiansand på strekningen *Gartnerløkka – Hannevikdalen* i Vest-Agder. Bedring av atkomsten til vestre havn i Kristiansand inngår i prosjektet. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering.

- Bygging av firefelts veg på strekningen *E39 Ålgård – Sandved* i Rogaland. Prioriteringen er betinget av at blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering.
- Bygging av firefelts veg på den ulykkesbelastede strekningen *E39 Smiene – Harestad* nord for Stavanger i Rogaland. Prioriteringen er betinget av at blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering.
- Utbygging av strekningen *rv 23 Dagslett – Liness – Lier* i Buskerud. Med utbygging av denne strekningen vil hele rv 23 ha god standard. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering.

Det er lagt til grunn en ramme på 2 590 mill. kr til tiltak innenfor ulike *programområder* på E18 Oslo – Kristiansand med tilknytning og E39 Kristiansand – Stavanger i perioden 2010-2019, hvorav 820 mill. kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres trafikksikkerhetstiltak som etablering av midtrekkverk eller bredt midtfelt på strekninger i Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland og kryssutbedringer. I tillegg prioriteres blant annet bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer med vekt på å ta igjen forfall. Mellom Kristiansand og Stavanger vil det være behov for å utbedre flaskehalsen for å sikre en mest mulig enhetlig standard på veien. Dette arbeidet vil bli prioritert. Eksempel på flaskehalsutbedringer på strekningen er prosjektet *E39 Skibadalen* i Egersund kommune. Prosjektet ble startet opp i regjeringens tiltakspakke, jf. St.prp. nr. 37 (2008-2009) Om endringer i statsbudsjettet 2009 med tiltak for arbeid. For å ivareta regjeringens mål om enhetlig standard og sammenhengende utbygging, legger Samferdselsdepartementet opp til at arbeidet sluttføres i perioden. Videreføringen inkluderer også utbedring av en bru over jernbanen. I Oslo og Akershus er det også lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3 til tiltak innenfor programområdene.

10.4.4.2 Jernbaneinvesteringer

Drammenbanen og Vestfoldbanen er blant landets mest trafikkerte banestrekninger, og spiller en betydelig rolle i nærtrafikken inn mot Oslo og i regiontrafikken mot Tønsberg og Larvik. Drammenbanen trafikkeres også av fjerntog mot Bergen og gods- og fjerntog mot Kristiansand og Stavanger.

Når utbyggingen til fire spor mellom Asker og Lysaker står ferdig i 2011, får Drammenbanen meget god kapasitet. Dette vil også være et bidrag til å

bedre driftsstabiliteten i togtrafikken i Osloområdet.

Dagens Vestfoldbane har kapasitetsproblemer i forhold til å avvikle ønsket togtrafikk. I tillegg til utbygging av dobbeltsporparsellen *Barkåker-Tønsberg* som igangsettes i 2009, planlegges det bygget to nye dobbeltsporparseller nord og sør for Holmestrand. I tillegg planlegges bygget ny bane mellom Larvik og Porsgrunn som vil korte ned reisetiden med ca. 20 minutter.

Sørlandsbanen betjenes av fjerntog Oslo – Kristiansand – Stavanger og lokaltog på strekningene *Drammen – Kongsberg* og *Stavanger – Sandnes – Egersund* (Jærbanen). I tillegg spiller banen en betydelig rolle i godstrafikken (containertog). Målet for planperioden er å legge til rette for en dobling av godskapasiteten på banen og kjøring med inntil 600 m lange tog. Gjennom utbygging av dobbeltspor mellom Sandnes-Stavanger og styrking av det lokale togtilbudet forventes ytterligere vekst i persontrafikken på Jærbanen. I tillegg til bygging av nye kryssingsspor vil det i planperioden bli foretatt ytterligere oppgradering av Sørlandsbanen som består av utbedring av strømforsyningssystemet ved bygging av ny omformerstasjon for Stavangerområdet og fornying av kontaktledningsanlegg. Alle disse tiltakene vil bidra til redusert reisetid og legge forholdene til rette for økt persontrafikk på denne banestrekningen.

Framtidig hastighetsstandard for jernbanen i korridoren vil bli vurdert nærmere fram mot neste rullering av Nasjonal transportplan, bl.a. i lys av diskusjonen om evt. utbygging til høyhastighetsbanestandard på utvalgte fjernstrekninger.

Samferdselsdepartementet har bedt Jernbanelverket revurdere traséføringen forbi Holmestrand for å legge til rette for at tog kan passere i høyere fart enn dagens planer legger opp til. I tillegg er Jernbanelverket konkret bedt om å vurdere *Eidangerforbindelsen* som et helt eller delvis dobbeltsporet prosjekt.

De samlede investeringer som regjeringen foreslår i korridoren vil ved utløpet av planperioden bl.a. resultere i til sammen 35,8 km nytt dobbeltspor (58,8 km dersom *Eidangerforbindelsen* blir dobbeltsporet) og 7-9 nye kryssingsspor på strekningen *Oslo – Kristiansand– Stavanger*. Forventede reisetidsbesparelser mellom Skien og Oslo er anslått til 39 minutter og mellom Stavanger og Sandnes 3 minutter.

Forventet oppetid i slutten av planperioden er beregnet til (endring fra 2008 i parentes); Sørlandsbanen 99,3 pst (+0,9), Drammenbanen 99,4 pst (+0,8), Vestfoldbanen 99,4 (+0,1).

Forventet regularitet i slutten av planperioden er beregnet til (endring fra 2008 i parentes); Sørlandsbanen 99,4 pst (+0,7), Drammenbanen og Vestfoldbanen 99,4 pst (+2,1).

Utslipp av CO₂ er beregnet å bli redusert med ca. 12 550 tonn per år.

Oslo-prosjektet

Jernbanen gjennom Oslo har hatt flere større driftsavbrudd i 2007 og 2008 på grunn av nedslitte anlegg. Feilene rammer jernbanens kunder langt utover Osloområdet, da Oslo sentralstasjon og Oslostunnelen er navet i togproduksjonen i Sør-Norge. Jernbaneinfrastrukturen i Oslo er den mest trafikkerte i Norge med om lag 830 tog pr. døgn på Oslo sentralstasjon og om lag 600 tog pr. døgn gjennom Oslo-tunnelen.

På initiativ fra Samferdselsdepartementet er det satt inn en ekstraordinær innsats på vedlikeholdet av Oslo-tunnelen mellom Oslo sentralstasjon og Skøyen der Jernbaneverket i samarbeid med togselskapene velger ut og gjennomfører tiltak som raskt bidrar til å bedre situasjonen. I 2008 og 2009 gjennomføres tiltak som blant annet omfatter rensing av ballasten og komponenter i de elektriske anleggene mellom. Disse tiltakene vil gradvis redusere omfanget av feil i infrastrukturen.

Regjeringen har en ambisjon om å forbedre driftsstabiliteten i Oslo-tunnelen og tilstøtende områder vesentlig. I triangelet Ski/Lillestrøm/Asker-Oslo sentralstasjon er det regjeringens mål å få en oppetid som tilsvarer dagens kvalitetsnivå på Gardermobanen mellom Oslo sentralstasjon og Eidsvoll.

Dette oppnås ved at hovedtyngden av infrastrukturen fornyes og oppgraderes slik at det for de neste 25-30 årene kun vil være behov for ordinært vedlikehold.

Gjennom arbeidet med en hovedplan for prosjektet er det bl.a. identifisert behov for full utskifting av sporoverbygning, innføring av akseltellere, utskifting av kabelanlegg og kontaktledningsanlegg på strekningen Lysaker – Oslo S – Etterstad. Innenfor investeringsrammen er det avsatt 2 mrd. kr til denne delen av prosjektet i første fireårsperiode.

Også innerstrekningene mellom Asker, Ski og Lillestrøm, må fornyes ut fra samme prinsipper og systematikk. Dette vil innebære en tilnærmet totalfornyelse av anleggene også på disse strekningene. Innenfor planrammen til drift og vedlikehold er det avsatt i underkant av 1 mrd. kr for hele planperioden.

Oppetiden er i dag 95,7 pst på strekningen Etterstad-Lysaker. Etter at Osloprosjektet er gjennomført forventes en oppetid opp mot 99,4 pst. Tiltakene på innerstrekningene for øvrig forventes å gi en tilsvarende oppetid etter hvert som utbyggingen Lysaker-Sandvika og Oslo-Ski er ferdigstilt.

Ved inngangen til planperioden er utbyggingen av *Lysaker stasjon* under fullføring.

Prosjektet omfatter 0,9 km nytt dobbeltspor, inkl. ny jernbanebru over Lysakerelva. I tilknytning til den nye stasjonen bygges det også ny busstasjon. Anleggsarbeidene startet ved årsskiftet 2005/2006, og de to første sporene ble tatt i bruk sommeren 2007. Stasjonen er planlagt ferdigstilt sommeren 2009. Rest å bevilge etter 2009 er anslått til 14 mill. kr.

Prosjektet *Nytt dobbeltspor Lysaker – Sandvika* skal sluttføres tidlig i planperioden, og er en videreføring av det nye dobbeltsporet på strekningen Sandvika – Asker. Med fire spor mellom Lysaker og Asker blir det mulig å skille driften av lokalstoppende og knutepunktstoppende tog, redusere kjøretiden for knutepunktstoppende tog med 7 minutter, øke kapasiteten betraktelig og redusere sårbarheten for forsinkelser. Samtidig bidrar prosjektet til å redusere kapasitetsproblemene på vegnettet i korridoren, hvor bl.a. E18 er sterkt belastet.

Av investeringskostnadene på vel 3 mrd. kr gjenstår 900 mill. kr å bevilge etter 2009.

For bedre å håndtere flere lokaltog vest for Oslo planlegges også vendeanlegg for å kunne snu lokaltogene jf. nærmere omtale under programområdene.

Dobbeltsporet som er under bygging på strekningen *Sandnes – Stavanger* vil øke kapasiteten og punktligheten på Jærbanen betydelig, og gi mulighet for et utvidet stoppmønster. I prosjektet inngår også omfattende fornyelse av eksisterende spor, og bygging av nye holdeplasser på Gausel, Jåttåvågen og Paradis. Når anlegget står ferdig høsten 2009 kan det kjøres lokaltog hvert 15. minutt i begge retninger, mot dagens halvtimesruter. Prosjektet vil også sikre bedre regularitet og gi et bedre tilbud på strekningen Egersund – Sandnes. Av prosjektets investeringskostnad 2 215 mill. kr gjenstår 295 mill. kr å bevilge etter 2009.

Prosjektet *Dobbeltspor Barkåker – Tønsberg* på Vestfoldbanen er startet opp, og skal fullføres i første fireårs periode. Prosjektet har en lengde på 7,7 km, inkl. tilkoplinger til eksisterende trasé. Nytt dobbeltspor vil utgjøre 5,4 km, hvorav 1,6 km

Tabell 10.17 Nøkkeltall og virkningsberegninger Ny bane Farriseidet – Porsgrunn

| | |
|---|------------------|
| Kostnadsanslag | 3 691 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 776 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 2 831 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 3 260 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 485 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 122 mill. kr |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | - 1 080 tonn |

i tunnel. Parsellen avsluttes om lag 300 meter nord for Tønsberg stasjon. Prosjektet vil gi 3-4 minutters reisetidsreduksjon. Av prosjektets investeringskostnad på 1 490 mill. kr gjenstår 1 115 mill. kr å bevilge etter 2009.

Ny bane Farriseidet – Porsgrunn (Eidangerforbindelsen)

Ny bane mellom Farriseidet og Porsgrunn (Eidangerparsellen, 23 km) vil gi en kjøretidsbesparelse på 22 minutter. Prosjektet er viktig for å binde sammen områder med stor befolkningstetthet. Eidangerforbindelsen er i utgangspunktet planlagt som enkeltsporet strekning med kryssingsspor. Eksisterende planer og gitt kostnadsoverslag er basert på dette. Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket vurdere om det er mer hensiktsmessig å bygge hele eller deler av parsellen som dobbeltspor som ledd i framtidige planer om å kople sammen Vestfold- og Sørlandsbanen.

Prosjektet Dobbeltspor Holm – Holmestrand

Etter Barkåker – Tønsberg prioriteres videre utbygging av Vestfoldbanen med 8,1 km dobbeltspor mellom Holm og Holmestrand. 6,4 km av denne strekningen blir tunnel, som ender rett nord for Holmestrand stasjon. Nytt dobbeltspor knyttes til eksisterende dobbeltspor ved Holm sør for Sande. I den første byggefasen vurderes etablert et midlertidig spor som knyttes til eksiste-

rende Holmestrand stasjon. Eksisterende linje sørover benyttes som i dag i påvente av at strekningen til Nykirke bygges ut. Prosjektet gir fire minutter kjøretidsbesparelse, og startes opp og fullføres i første fireårsperiode.

Reguleringsplan for prosjektet venter å foreligge våren 2009 og byggeplanen ventes ferdigstilt høsten 2009.

I siste seksårsperiode planlegges bygging av prosjektet *Holmestrand – Nykirke*. Prosjektet er en videreføring av parsellen Holm–Holmestrand. Prosjektet omfatter bygging av 6,1 km dobbeltspor, og vil gi ytterligere tre minutter redusert kjøretid.

Jernbaneverket vurderer ulike løsninger for Holmestrand stasjon for å oppnå økt hastighetsstandard gjennom stasjonen og for å etablere et forbedret trafikkknutepunkt. Når begge parsellene Holm – Holmestrand og Holmestrand – Nykirke er bygget blir banen 3,1 km kortere enn dagens.

10.4.4.3 Infrastruktur for sjøtransport

I andre del av planperioden (2014-2019) planlegges farledstiltak knyttet til:

- Farsund havn. Farleden er stedvis trang og større skip er i dag avhengig av seilas i dagslys.
- Innseilingen til Grenland. Prosjektet vil bidra til økt sikkerhet og framkommelighet ved at farleden rettes ut. Dette er en svært trafikkert farled med transport av betydelige mengder farlig last.

Tabell 10.18 Nøkkeltall og virkningsberegninger for Dobbeltspor Holm – Holmestrand

| | |
|---|------------------|
| Kostnadsanslag | 2 214 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 2 133 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 2 010 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 970 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 250 mill. kr |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | - 2 180 tonn |

- Stavanger havn/Risavika. Utdyping utenfor Risavika havn som skal stå ferdig i 2012. Prosjektet vil bidra til økt sikkerhet og framkommelighet for større skip.

Etatene prioriterte i sitt plangrunnlag et farleds-prosjekt i tilknytning til Kjerkbåen ved Kristiansand havn. Kystverket har senere konkludert med at utfordringene i farleden knyttet til Kjerkbåen vil løses ved hjelp av merking.

10.4.4.4 Infrastruktur for lufttransport

De største lufthavnene i korridoren er Oslo Lufthavn, Gardermoen; Sandefjord Lufthavn, Torp; Kristiansand lufthavn, Kjevik, og Stavanger lufthavn, Sola. I korridor 3 ligger også to ikke-statlige lufthavner med rutedrift: Skien lufthavn, Geite ryggen, og Notodden flyplass, Tuven.

De viktigste flyforbindelsene i korridoren er:

| Strekning | Antall passasjerer 2008 i hele 1000 |
|--------------------------|--|
| Oslo – Stavanger | 1 361 |
| Oslo – Kristiansand | 467 |
| Stavanger – Kristiansand | 35 |
| Stavanger – Sandefjord | 90 |

Ved Sola er det for perioden 2009-2013 planlagt investeringer for totalt 660 mill. kr. Tiltakene inkluderer bl.a. en oppgradering av flyterminalen til 330 mill. kr.

Investeringsplaner på Gardermoen er omtalt i avsnitt 10.4.7.

Torp er en ikke-statlig lufthavn og er derfor ikke inkludert i systemet med intern samfinansiering i Avinor. Torp er den klart største lufthavnen utenfor Avinor og totalt 1,6 millioner passasjerer reiste over lufthavnen i 2008. Dette utgjør i underkant av 4 pst av passasjertrafikken i Norge, og gjør Torp til den sjettede største lufthavnen i Norge i 2008. Siden 1998 har Torp i samarbeid med flere flyselskaper bygd opp en betydelig utenlandstrafikk og etablert gode forbindelser til en rekke andre lufthavner i Sør-Norge.

10.4.5 Korridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim

10.4.5.1 Riksveginvesteringer

Denne korridoren knytter sammen områder med et sterkt eksportrettet og transportkrevende næringsliv. Regjeringen foreslår å avsette betydelige

midler til flere nybyggings- og oppgraderingsprosjekter på E39 mellom Stavanger og Ålesund (Kyststamvegen), og på rv 9 og rv 13 Kristiansand – Haukeligrend – Jøsendal – Voss. Dette vil bidra til å utvikle lokale bo- og arbeidsmarkedsområder, men også til å binde Vestlandsregionen langt bedre sammen, slik at den langsiktige verdiskapingsevnen i en av landets mest dynamiske regioner styrkes. Satsingen i denne korridoren vil også bidra til å avlaste Østlandsområdet for gjennomfartstrafikk.

Regjeringens langsiktige mål er å få gul midtstripe på hele E39. Det vil bli satset store midler på rassikringstiltak i denne korridoren som har mange rasutsatte strekninger. Rassikring er viktig for å sikre god framkommelighet, men det viktigste er å hindre ulykker og gi økt trygghet for folk som må kjøre langs rasutsatte strekninger. Den foreslåtte innsatsen vil bety et langt steg på veien for å nå disse målene.

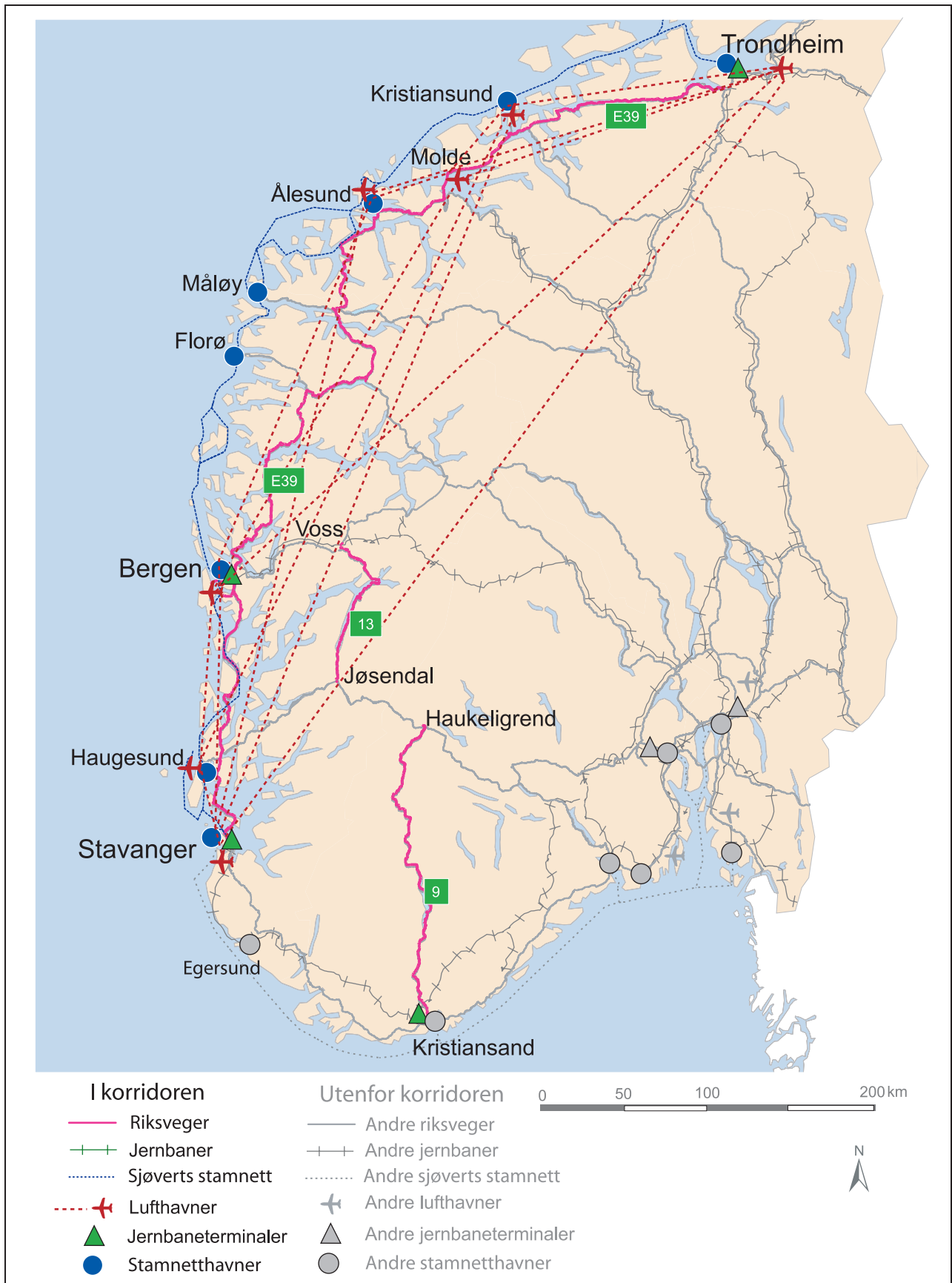
I løpet av planperioden vil antall km uten gul midtstripe i denne korridoren bli mer enn halvert som følge av utbygging eller oppgradering av om lag 140 km riksveg som i dag mangler gul midtstripe. Videre vil det bli bygget 16 km ny firefelts veg. I tillegg til en rekke mindre rassikringstiltak vil det store prosjektet på E39 Hjartåberga bli gjennomført. Dessuten vil det bl.a. bli etablert midtrekkverk og bygget nye gang- og sykkelveger, dels som en del av de større prosjektene og dels som del av den særskilte satsingen innenfor programområdet gang- og sykkelveger.

E39 Stavanger – Bergen – Ålesund

I forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2009 ble det gitt tillatelse til å forlenge innkrevningen av bompenger til den pågående utbedringen av E39 på strekningen *Jektevik – Sandvikvåg* på Stord i Hordaland. Utbedringen fullføres i første fireårsperiode. Eventuelle økte statlige midler til prosjektet forutsettes vurdert i arbeidet med handlingsprogrammet.

I første fireårsperiode fullføres ombyggingen av *Nyborgkrysset* i Bergen. Videre fullføres vedtatte ombygginger av E39 på strekningene *Vågsbotn – Hylkje* i Hordaland og *Torvund – Teigen* i Sogn og Fjordane. I tillegg fullføres byggingen av *Kvivsvegen* på fylkesgrensen mellom Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.

Det foreslås statlige midler til å starte utbyggingen av E39 til firefelts veg på strekningen *Svegatjørn – Rådal* i Hordaland i første fireårsperiode. Prioriteringen er betinget av Stortingets tilslutning til et opplegg med delvis bompengefinansiering.



Figur 10.24 Korridor 4 StavangerBergenÅlesundTrondheim

Tabell 10.19 Nøkkeltall og virkningsvurderinger E39 Sveгатjørn – Rådal

| | |
|---|------------------|
| Kostnadsanslag | 3 800 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 550 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 1 090 mill. kr |
| Annen finansiering | 2 160 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 3 600 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 1 200 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 500 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0-1 person |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | - 2 200 tonn |

siering av prosjektet. I tillegg prioriteres omlegging av *Lavik fergekai* i Høyanger kommune i Sogn og Fjordane. Dagens atkomst er bratt og smal og utgjør en flaskehals for tungtrafikken. Videre legges det opp til å starte en omfattende opprusting av E39 på strekningene *Vadheim – Sande – Førde* og *Førde – Skei – Hornindal* i Sogn og Fjordane. Arbeidene vil omfatte utbedring av eksisterende veg gjennom breddeutvidelser, kurveutbedringer, forsterkninger og avkjørselsaneringer. Bruken av midlene forutsettes nærmere detaljert gjennom arbeidet med handlingsprogrammet.

Prosjektet E39 Sveгатjørn – Rådal

Dagens E39 mellom Os og Bergen har svært dårlig standard i forhold til vegens funksjon og trafikkbelastning. Det er framkommelighetsproblemer i Rådalsområdet og gjennom flere kryss, og fartsgrensene er varierende. Langs store deler av strekningen er det bebyggelse, og ulykkesfrekvensen er høy. Årsdøgntrafikken på strekningen om lag 12 000 kjøretøy.

Prosjektet omfatter bygging av ny firefelts veg på en om lag 13 km lang strekning, hvorav om lag 11 km i tunnel. I tillegg legges rv 580 om på en om lag 3 km lang strekning, og fylkesvegen i Lysefjordområdet vil bli rustet opp. Det skal etableres to kryss i Os kommune, i tillegg til kryss inne i tunnelen ved Rådal.

Det foreligger vedtatte reguleringsplaner for prosjektet. Reguleringsplanen for Rådalskrysset er påklaget, og klagebehandling pågår. Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet, og arbeidet med reguleringsplaner for planlagte bomstasjoner er startet.

I siste seksårsperiode legges det til grunn fullføring av prosjektet Sveгатjørn – Rådal, og opprustingsarbeidene på strekningene Vad-

heim – Sande – Førde og Førde – Skei – Hornindal forutsettes videreført. Hovedtyngden av arbeidene på strekningen Førde – Skei – Hornindal vil foregå i siste seksårsperiode. I tillegg er det nødvendig å utbedre dagens rv 60 på strekningen *Kjøs bru – Grodås* i Sogn og Fjordane som følge av at strekningen vil inngå i E39 etter at Kvivsvegen åpnes for trafikk. Videre er det aktuelt å prioritere statlige midler til følgende større prosjekter:

- *E39 Rogfast* i Rogaland. Regjeringen foreslår å avsette betydelige midler til flere nybyggings- og oppgraderingsprosjekter på E39 Kyststamvegen. Dette vil bidra til å utvikle lokale bo- og arbeidsmarkedsområder, men også til å binde Vestlandsregionen bedre sammen, slik at den langsiktige verdiskapingsevnen i en av landets mest dynamiske regioner styrkes. Realiseringen av Rogfast vil kunne bidra ytterligere til å styrke vekstkraften. Det er knyttet usikkerhet til framtidige trafikk tall. På den annen side er det fra lokalt hold lagt til grunn at bompengedraget vil kunne dekke en stor del av prosjektets kostnader. En nærmere kvalitetssikring og utvikling av prosjektet vil være nødvendig. Regjeringen har satt av midler slik at Rogfast skal kunne startes opp i perioden 2014-2019, men understreker imidlertid at en nærmere kvalitetssikring og utvikling av prosjektet er nødvendig. Regjeringen vil på en egnet måte komme tilbake til Stortinget med en samlet vurdering av prosjektet.
- Bygging av ny firefelts tunnel på strekningen *E39 Nyborg – Klauvaneset* i Hordaland. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering.
- Ny tunnel og opprustning av eksisterende veg på strekningen *E39 Vikanes – Romarheim bru* i Hordaland. Eksisterende veg har dårlig kurvatur og en tunnel med lav standard.

Tabell 10.20 Nøkkeltall og virkningsvurderinger E39 Høggjølen – Harangen

| | |
|---|---------------|
| Kostnadsanslag | 360 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 100 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 260 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk nettonytte | + 90 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 310 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 100 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0-1 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | - 900 tonn |

- *Rv 555 Sotrasambandet* i Hordaland som vil bli omklassifisert til riksveg i forbindelse med forvaltningsreformen. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering.

Ryfast

For å knytte Ryfylke tettere sammen med Nord-Jæren har Rogaland fylkeskommune og berørte kommuner gjennom flere år arbeidet med å etablere en fastlandsforbindelse, Ryfast. Realisering av Eiganestunnelen er en forutsetning for Ryfast. Lokale vedtak om Ryfast er gjort, og det pågår nå kvalitetssikring av prosjektet. Det er forutsatt at Ryfast realiseres som et 100 pst bompengefinansiert prosjekt. Det statlige bidraget til realisering av prosjektet gis gjennom bidrag til Eiganestunnelen. Dersom kvalitetssikringen av prosjektet eller andre forhold skulle resultere i at man ikke går videre med prosjektet, eller andre forhold skulle resultere i at man ikke går videre med dagens konsept, mener regjeringen det bør tas initiativ til å få vurdert en fastlandsforbindelse med alternativ trasé så raskt som mulig.

Det er lagt til grunn en planramme på 2 080 mill. kr til tiltak innenfor ulike *programområder* på E39 mellom Stavanger og Ålesund i perioden 2010-2019, hvorav 720 mill. kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres trafiksikkerhetstiltak som etablering av midtrekkverk på enkelte strekninger på Haugalandet og Stord, samt utbedring av kryss. I tillegg prioriteres byggingen av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer som utbedring av ferjekaier og tiltak for å ta igjen forfall. I tillegg prioriteres statlige midler til oppfølging av Haugalandspakka, jf. nærmere omtale i kapittel 10.4.6.1.

E39 Ålesund – Trondheim

I første fireårsperiode fullføres den bompengefinansierte omleggingen av E39 på strekningen *Knutset – Høgset* i Møre og Romsdal. Videre fullføres utbyggingen av E39 på strekningen *Renndalen – Staurset bru* på fylkesgrensen mellom Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag. I tillegg prioriteres oppstart på omlegging av E39 på strekningen *fra Høggjølen til Harangen* på rv 714 i Sør-Trøndelag.

Prosjektet E39 Høggjølen – Harangen

Eksisterende E39 mellom Høggjølen og Forve i Orkdal kommune har dårlig kurvatur, dårlig bæreevne og delvis mye randbebyggelse. På deler av strekningen er det sterk stigning og sidebratt terreng. Årsdøgntrafikken på strekningen varierer mellom 1 000 og 2 000 kjøretøy.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 7,5 km ny veg fra Høggjølen til Stokkhaugen på rv 714. På rv 714 skal det bygges en om lag 800 m lang tunnel gjennom Harangshammeren. Derfra vil E39 følge dagens rv 714 og rv 710 til Orkanger. Omleggingen vil føre til omklassifisering av dagens E39 mellom Høggjølen og Orkanger til fylkesveg.

Det foreligger vedtatt reguleringsplan for prosjektet.

I siste seksårsperiode fullføres prosjektet E39 Høggjølen – Harangen. I tillegg er det aktuelt å videreføre utbedringen av E39 mellom Ålesund og Trondheim, blant annet på strekningen *Bettna – Kletteva – Hestneset* i Møre og Romsdal. I tillegg er det aktuelt å utbedre strekningene *Leirvika – Renndalen* i Møre og Romsdal og *Staurset – Vinjeøra* i Sør-Trøndelag.

Det legges til grunn en planramme på 630 mill. kr til tiltak innenfor ulike *programområder* på E39 mellom Ålesund og Trondheim i perioden

Tabell 10.21 Nøkkeltall og virkningsberegninger E16/rv 13 Vossepakka

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 1 170 mill. kr |
| Statlig finansiering 2006-2009 | 40 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 ¹ | 310 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 ² | 180 mill. kr |
| Annen finansiering | 640 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 580 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 376 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 116 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde per år | 0-1 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | - 400 tonn |

¹ Inkl. 100 mill. kr fra post 31 Rassikring.

² Inkl. 80 mill. kr fra post 31 Rassikring.

2010-2019, hvorav 240 mill. kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres blant annet bygging av gang- og sykkelveier og trafikksikkerhetstiltak som etablering av midtrekkverk øst for Molde, samt utbedring av kryss. I tillegg prioriteres mindre utbedringer med vekt på forbedring av ferjekaier.

Rv 9 Kristiansand – Haukeliggrend og rv 13 Jøsandal – Voss

I forbindelse med tiltakspakken ble det bevilget midler til å starte utbedringen av rv 9 på strekningen *Tveit – Langeid* i Aust-Agder i 2009. Arbeidene fullføres i første fireårsperiode. Strekningen inngår i Setesdalspakka og forutsettes derfor delvis bompengefinansiert. Det er gitt tilsagn om et lokalt bidrag på 100 mill. kr i konsesjonskraftmidler til videre utbygging av rv 9 i Setesdal. Eventuelle statlige midler ut over bevilgningen til strekningen *Tveit – Langeid* forutsettes vurdert i arbeidet med handlingsprogrammet.

På rv 13 prioriteres statlige midler til omlegging av strekningene *Øvre Granvin – Voss grense* og *Mønshaug – Palmafoss* i Hordaland. Strekningene forutsettes delvis bompengefinansiert gjennom Vossepakka som fikk en oppstartbevilgning i 2009 i forbindelse med tiltakspakken. I første fireårsperiode fullføres også den delvis bompengefinansierte byggingen av *Hardangerbrua* på rv 13/rv 7 i Ulvik og Ullensvang kommuner i Hordaland.

Prosjektet E16/rv 13 Vossepakka

Vossepakka omfatter omlegging av rv 13 på strekningene *Øvre Granvin – Voss grense* og *Mønshaug – Palmafoss* i Granvin og Voss kommuner. I

tillegg inngår omlegging av E16 utenom Voss sentrum. Videre er det satt av midler til ombygging av kryss på E16 ved Stanghelle i Vaksdal. Utbyggingen ventes gjennomført i løpet av første fireårsperiode, men noen restarbeider vil trolig gjenstå til siste seksårsperiode. Framdriftplanen er basert på at bompengeselskapet forskotterer deler av de statlige midlene.

Det foreligger vedtatte reguleringsplaner for de tre delprosjektene som inngår i Vossepakka, og det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Rv 13 Øvre Granvin – Voss grense

Eksisterende veg har svært dårlig standard, med smal og svingete veg, dårlig bæreevne og stor stigning. Tilbudet til gående og syklende er dårlig, og det er mange ulykker på strekningen. Typiske ulykker er vogntog som velter og biler som kjører seg fast. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 2 000 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på om lag 14 pst.

Prosjektet omfatter bygging av omlag 6,5 km ny veg, hvorav 3,5 km i tunnel. Den nye vegen går blant annet i tunnel utenom bebyggelsen ved Øvre Granvin. I tillegg elimineres rasutsatte punkt i Skjervet. Eksisterende veg skal bygges om til kombinert lokalveg og gang- og sykkelveg. I tillegg inngår bygging av rasteplass i prosjektet. Prosjektet vil føre til inngrep i/nærføring til 6 daa naturreservat, og tre kulturminner vil bli berørt.

Rv 13 Mønshaug – Palmafoss

Eksisterende veg går gjennom landbruksområder med spredt bebyggelse. Det er mange direkte av-

Tabell 10.22 Nøkkeltall og virkningsberegninger E39 Hjartåberga

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 450 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 450 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk nettonytte | - 400 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 40 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 10 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde per år | 0-1 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | - 40 tonn |

kjørslser, og atkomsten til gang- og sykkelvegen fra nordsiden av veien er dårlig. Årsdøgntrafikken på strekningen er mellom 3 000 og 4 000 kjøretøy.

Prosjektet omfatter bygging av 3,5 km ny veg, sanering/samling av avkjørsler, ombygging av kryss og busslommer, samt bedret atkomst til gang- og sykkelvegen.

E16 Omlegging forbi Voss

E16 går i dag gjennom Voss sentrum. Dette innebærer mye gjennomgangstrafikk, der særlig tunge kjøretøy og trafikk natterstid fører til miljøulempen for sentrumsområdet.

Prosjektet omfatter bygging av 3,4 km ny veg nord for Voss sentrum, inkl. en 2,4 km lang tunnel. I tillegg inngår utbedring av eksisterende veg på en om lag 1 km lang strekning. Prosjektet vil avlaste Voss sentrum for gjennomgangstrafikk. Det er satt av midler til miljømessig opprusting av eksisterende E16 i sentrum. Prosjektet vil medføre nærføring til 1 daa kulturmiljø.

Vossepakka vil bli fullfinansiert i siste seksårsperiode.

Det er lagt til grunn en planramme på 400 mill. kr til tiltak innenfor ulike *programområder* på rv 9 Kristiansand – Haukeliggrend og rv 13 Jøsandal – Voss i perioden 2010-2019, hvorav 150 mill. kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres blant annet mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak. Ytterligere statlige midler til utbedringer av rv 9 i Setesdal vil bli vurdert.

10.4.5.2 Rassikring

E39 Stavanger – Bergen – Ålesund

Etter åpning av Kvisvegen vil E39 bli flyttet til dagens rv 651 på nordsiden av Austefjorden i Møre og Romsdal. I første fireårsperiode prioriteres derfor sikring av den rasfarlige strekningen på rv 651 ved *Hjartåberga*. Videre prioriteres midler til

mindre rassikringstiltak på E39 mellom Ålesund og Trondheim, blant annet på den rasfarlige strekningen *Loteberget* i Sogn og Fjordane. I tillegg vil det bli gjennomført planlegging med sikte på mer omfattende tiltak på denne strekningen i siste seksårsperiode.

Prosjektet E39 Hjartåberga

Eksisterende veg er rasutsatt, og store deler av strekningen er for smal til gul midtstripe. I tillegg er det flere krappe kurver og flaskehalser på strekningen, blant annet to mindre rasoverbygg. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 600 kjøretøy, men forventes å øke til nærmere 2 000 kjøretøy etter åpning av Kvisvegen.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 3,5 km ny veg der det meste av veien legges i tunnel. Det er utredet fire ulike alternativer der tunnallengden varierer fra 2,4 til 3,5 km. Statens vegvesen har foreløpig lagt til grunn en tunnallengde på 2,7 km. Det foreligger ingen formelle planer for prosjektet. Følgelig er det knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslag og virkningsberegninger.

Rv 9 Kristiansand – Haukeliggrend og rv 13 Jøsandal – Voss

I første fireårsperiode fullføres rassikringen av rv 13 på strekningen *Bugjelet – Brimnes* i Hordaland. I tillegg prioriteres midler til delfinansiering av prosjektet rv 13 Øvre Granvin – Voss grense der sikring av det rasutsatte partiet *Skjervet* inngår, jf. nærmere omtale av Vossepakka i kapittel 10.4.5.1. Videre prioriteres midler til mindre rassikringstiltak på rv 9/rv 13 i første fireårsperiode.

I siste seksårsperiode prioriteres statlige midler som bidrag til fullfinansieringen av Vossepakka. I tillegg er det bl.a. aktuelt å rassikre rv 13 gjennom bygging av tunneler på strekningene *Øvre Vassenden* i Granvin kommune og *Deildo* i Ullensvang kommune i Hordaland.

Tabell 10.23 Nøkkeltall og virkningsberegninger Lepsøyrevet

| | |
|--|----------------|
| Kostnadsanslag | 259 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 259 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 430 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 74 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 70 mill. kr |

10.4.5.3 Infrastruktur for sjøtransport

I første fireårs periode prioriterer regjeringen:

Prosjektet Lepsøyrevet ved Ålesund

Lepsøyrevet ligger i hovedleden nord for Ålesund. Seilingsleden er sterkt trafikkert, smal og har begrenset minimumsdybde. På grunn av liten dybde er farvannet også strømuttsatt, og det har vært flere grunnstøtinger. Store fartøy må i dag gå vest for Lepsøy.

Tiltaket omfatter utdyping fra 8 meter til 11 meter, og en økning av bredden fra 60 til 100 meter. Prosjektet vil bli gjennomført i første fireårsperiode. Det vil øke sikkerheten i farleden og redusere seilingstiden for store skip.

Andre farledstiltak som vil bli gjennomført i den første fireårsperioden i korridoren mellom Stavanger og Trondheim er:

Vestre Storesundflua, Karmsund

I denne sterkt trafikerte leden vil det bli gjennomført utdyping ned til 12 meter. På grunn av mange lyskilder er det vanskelig å se lanternen ved Vestre Storesundflua og denne har blitt påseilt mange ganger. Tiltaket vil gi økt sikkerhet. Prosjektet er anslått å koste 22 mill. kr.

Karmsundet, Husøy/Melandsflua

Behovet for utdyping av Melandsflua knyttes til å kunne benytte området som ankringsplass. Det er per i dag for få ankringsplasser i dette travle havneområdet. I tillegg vil tiltaket gi bedre manøvreringsareal for de store båtene som skal inn i Karmsund havn. Prosjektet vil starte opp i første del av planperioden og avsluttes i andre del av perioden. Prosjektet er anslått å koste 102 mill. kr.

Karmsundet/nord om Karmsund bru

Det er i dag begrensninger på skipsstørrelse gjennom Karmsundet slik at flere skip som ønsker å gå gjennom Karmsundet må gå rundt Karmøy. En utdyping vil gjøre det mulig for større båter å gå

gjennom Karmsundet. Prosjektet er anslått å koste 9 mill. kr.

Flora/Leiskjærgrunnen

Tiltaket innebærer utdyping fra 6 til 12 meter. Ved dårlig vær er det sterk trafikkøkning her, og en slik utdyping vil øke sikkerheten. Prosjektet er anslått til 20 mill. kr.

Skatestraumen/Hornellflua

Tiltaket omfatter utdyping og merking. Farvannet er trangt og uoversiktlig, og tiltaket som omfatter utdyping og merking, vil gi bedre sikkerhet. Prosjektet er anslått til 8 mill. kr.

Vatlestraumen

Vatlestraumen ligger i hovedleden inn til Bergen fra syd. Farleden er nautisk krevende på grunn av topografi med flere store kursforandringer, sterk strøm og stor trafikk tetthet. Tiltaket omfatter utdyping fra 9 til 14 meter og vil øke sikkerheten i innseilingen og er anslått til 93 mill. kr.

Måløysundet (Trollebøflua)

Trollebøflua ligger i hovedleden ved Måløy havn. Det har vært flere grunnstøtinger her, og tiltaket omfatter utdyping ned til 12 meter. Dette vil gi økt sikkerhet og noe bedre framkommelighet. Tiltaket er anslått til 20 mill. kr.

Måløysundet (under Måløybrua)

Dette er et ulykkesbelastet punkt og en flaskehals. En utdyping til 12 meter gir separeringsmuligheter mellom nord- og sørgående trafikk, noe som både gir økt sikkerhet og bedre framkommelighet. Anslått kostnad er 26 mill. kr.

Åramsundet

Det er til tider sterk tidevannsstrøm i området, noe som gjør seilassen for større fartøy som skal passere krevende. Tiltaket omfatter utdyping ned til 11 meter med en anslått kostnad på 27 mill. kr.

I siste seksårsperiode legger Fiskeri- og kystdepartementet opp til farledstiltak i:

- Ytre Steinsund (Solund). Dette er en trang og vanskelig led med urent farvann. Prosjektet bidrar til økt sikkerhet og åpner leden for mer trafikk.
- Skatestraumen (Bremanger). Prosjektet innebærer en utdyping i hovedled i et område med trangt og uoversiktlig farvann. Prosjektet vil bidra til økt sikkerhet for lasteskip og cruisebåter som går her.
- Djupflua (Giske). Utdyping av grunner i et møte- og svingeområde i farleden. Prosjektet vil gi økt sikkerhet for større skip.
- Ringholmen (Aure). Utbedring av hurtigbåtled som i dag har trang passasje og skarpe kanter. Prosjektet vil bidra til økt sikkerhet.
- Vaulane (Herøy). Utbedring i led inn mot Fosnavåg slik at den får tilstrekkelig dybde og bredde. Leden er også brukt av trafikk i transitt langs kysten. Prosjektet vil bidra til økt fremkommelighet og økt sikkerhet.
- Færøyfluene (Askøy). Utbedring av eksisterende farled inn mot Bergen havn slik at leden blir bredere. Farleden har stor trafikk, blant annet gjennomgangstrafikk som ikke går i åpent farvann.

Stad skipstunnel

I 2001 ble det ferdigstilt et forprosjekt for en skipstunnel gjennom Stad, og en konsekvensutredning ble sendt på høring. Det har senere vært orientert om Stad skipstunnel i St.prp. nr. 1 for Fiskeri- og kystdepartementet i de påfølgende årene. Departementet bestemte i 2007 å sette i gang nye utredninger av prosjektet, bl.a. på bakgrunn av innspill fra fylkesordførerne i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Kystverket fikk i oppdrag å foreta en ny utredning av Stad skipstunnel, herunder utvidet dimensjon og nytteverdi. Kystverket leverte en utredning om konseptvalg i november 2007.

Det foreliggende prosjekt for Stad skipstunnel er lokalisert der halvøya på Stadlandet er smalest, mellom Kjødepollen og Moldefjorden. Skipstunnelen har hittil blitt planlagt for fartøyer opptil 5 000 bruttotonn. I de nye utredningene inngår i tillegg en løsning der skip på størrelse med hurtigrutefartøyet Midnattssol, som er i overkant av 16 000 bruttotonn, vil kunne passere gjennom tunnelen. Utredningene skal klarlegge konsekvensene ved de ulike tunneldimensjonene, herunder nautiske spørsmål og samfunnsøkonomiske virkninger.

Utredningen av Stad skipstunnel med utvidet tunnelåpning gjør det nødvendig å gjennomføre ekstern kvalitetssikring (KS1 og KS2) av prosjektet, i henhold til retningslinjer fra Finansdepartementet. Fiskeri- og kystdepartementet gjennomfører nå en ekstern kvalitetssikring (KS1) for å sikre at beslutningsmateriale holder en så god kvalitet som mulig.

Med utgangspunkt i konklusjonen fra den eksterne kvalitetssikringen skal det tas stilling til prosjektet og videre planlegging. Regjeringen har satt av midler til Stad skipstunnel i andre del av planperioden (200 mill. kr), slik at prosjektet skal kunne startes opp mot slutten av perioden. En forutsetning for oppstart er at kvalitetssikringen viser at prosjektet har samfunnsmessig nytte, og at regjeringen beslutter å gå videre med prosjektet. Regjeringen vil på egnet måte komme tilbake til Stortinget med en samlet vurdering av prosjektet.

Etter regjeringens oppfatning vil en skipstunnel kunne legge til rette for en mer samlet transportløsning i regionen, og bidra til utvikling av tryggere og mer forutsigbar transport forbi et særlig kritisk punkt langs kysten, noe som også er av nasjonal interesse. Regjeringen vil i sin vurdering legge vekt på at det er løsninger der flere aktører og interessenter inviteres til å bidra for å dekke investerings- og driftskostnadene. Mulige partnere i et slikt samarbeid vil være ulike statlige myndigheter, kommunale og fylkeskommunale myndigheter, samt private aktører og interessenter (eksempelvis finansielt bidrag i form av brukerbetaling).

Framtidig lokalisering av Bergen havn

Bergen havn har på sikt behov for større arealer. Dagens beliggenhet midt i Bergen sentrum gir liten mulighet for ekspansjon, og Hordaland fylkeskommune har derfor startet opp et planarbeid med sikte på å definere ny lokalisering av Bergen havn. Regjeringen er opptatt av at transportetatene er involvert i dette arbeidet med sikte på å utvikle hensiktsmessig transportstruktur i regionen.

10.4.5.4 Infrastruktur for lufttransport

De største lufthavnene i korridoren er Stavanger lufthavn, Sola; Haugesund lufthavn, Karmøy; Bergen lufthavn, Flesland; Ålesund lufthavn, Vigra; Molde lufthavn, Årø; Kristiansund lufthavn, Kvernberget, og Trondheim lufthavn, Værnes.

Korridoren har videre fem regionale lufthavner med statlige kjøp av flyruter til Bergen og Oslo, og en ikke-statlig lufthavn: Stord lufthavn, Sørstokken.

De viktigste flyforbindelsene i korridoren er:

| Strekning | Antall passasjerer 2008 i hele 1000 |
|--------------------|--|
| Stavanger – Bergen | 703 |
| Bergen – Ålesund | 157 |
| Bergen – Trondheim | 413 |

Ved Flesland er det for perioden 2009-2013 planlagt investeringer for totalt 880 mill. kr. Tiltakene inkluderer en utvidelse av terminalbygg beregnet til 400 mill. kr.

Ved Kvernberget er det planlagt ny felles terminal for rutefly og helikopter med en beregnet kostnad på 150 mill. kr i 2012-2013.

Investeringsplaner på Sola er omtalt i 10.4.4.4. og Værnes i kapittel 10.4.7.4.

10.4.6 Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

10.4.6.1 Riksveginvesteringer

Denne korridoren binder Vestlandet og Østlandet sammen og er viktig både for person- og godstransport mellom de to landsdelene. Mens E16/rv 7/rv 52 er veiene mellom de to største byene i landet, Oslo og Bergen, er E134 viktig for transporten mellom Stavanger/Haugesund og Drammen/Grenland. Etter som alle veiene innbefatter høyfjellsoverganger er det en krevende oppgave å sikre vinterregularitet på disse. Bergensbanen er viktig både for arbeidsreiser inn til Oslo og Bergen, for gods- og personreiser på de lengre strekningene og som reiselivsprodukt sammen med Flåmsbana. Det er behov for omfattende oppgradering av infrastrukturen som grunnlag for å skape vekst i næringslivet og å utvikle bo- og arbeidsregioner. Regjeringen vil derfor øke midlene til både veger og jernbane i korridoren for å redusere reisetid, øke kapasiteten og sikre E16 som en vinteråpen veg mellom våre to største byer.

I løpet av planperioden vil 55 km riksveg bli utbedret slik at de får gul midtstripe. Dette innebærer at antall km riksveger i denne korridoren som i dag ikke har gul midtstripe vil bli redusert med 29 pst. 12 km ny fire felts veg vil bli bygget i denne korridoren. Det blir gjennomført en rekke rassikringstiltak på de enkelte vegrutene i korridoren.

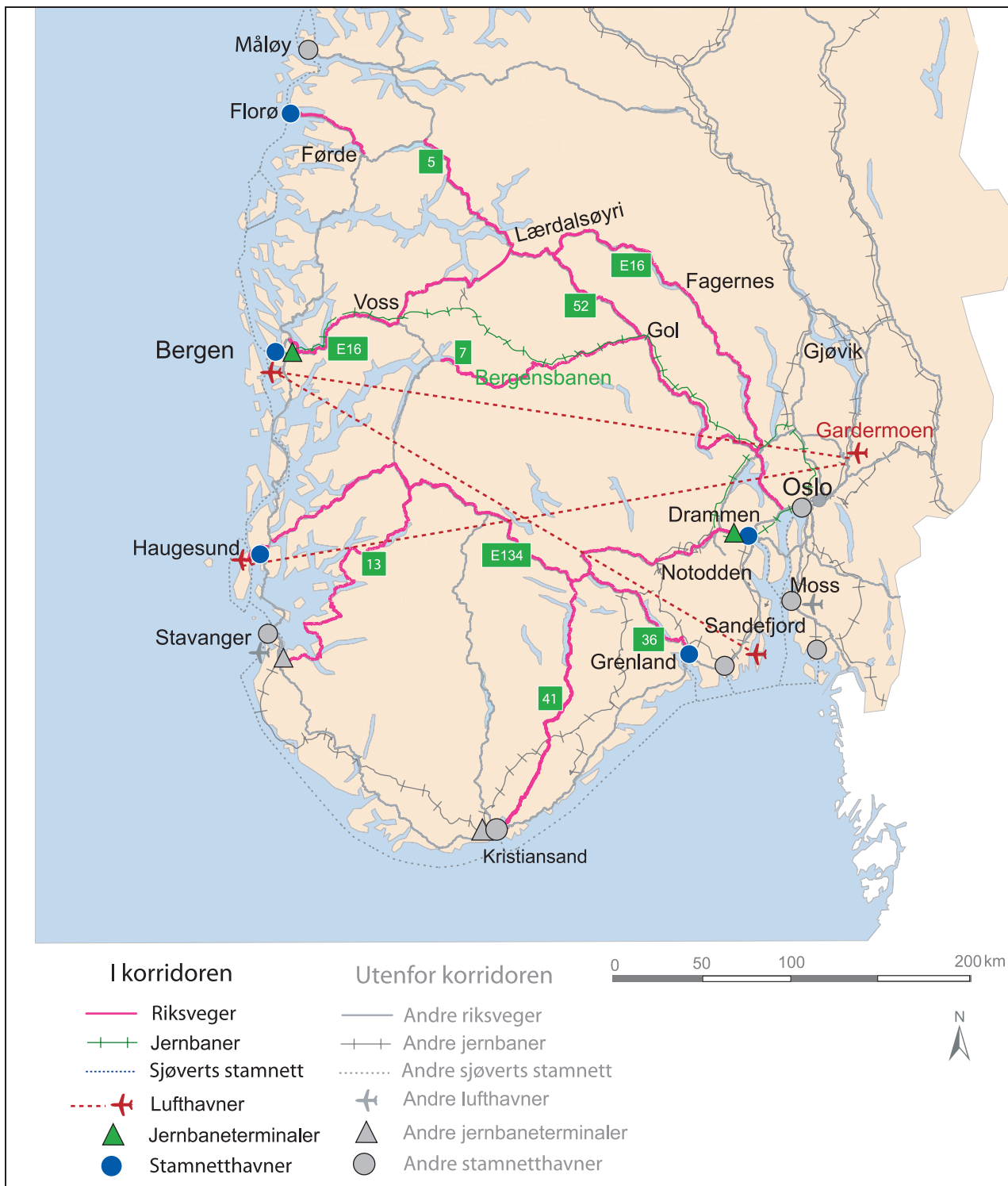
Dessuten blir det bl.a. etablert midtrekkverk og bygget nye gang- og sykkelveger, dels som en del av de store prosjektene og dels som del av den særskilte satsingen innenfor programområdet gang- og sykkelveger.

Regjeringen er opptatt av å sikre en rasjonell utbygging av igangsatte prosjekter og av å fjerne flaskehalsen i transportnettet. I løpet av 2009 vil en ny firefelts veg Wøyen-Bjørnum åpnes. I forslaget til NTP er det satt av midler til oppstart av strekningen fra Sandvika-Wøyen, hvor også midler fra Oslopakke 3 inngår. Gjennom delvis bompengefinansiering er det lagt opp til en videre utbygging fra Bjørnum til Skaret i andre del av planperioden. Disse utbyggingene vil samlet forbedre fremkommeligheten og redusere reisetiden vesentlig. Den gjenværende strekningen mellom Skaret og Hønefoss har svært variabel standard. Det foreligger ingen konkrete planer for utbygging av denne strekningen. Regjeringen legger derfor opp til at det i løpet av perioden 2010-2013 blir utarbeidet planer for strekningen og at finansieringsløsninger blir vurdert i dialog med lokale myndigheter.

E16 Sandvika – Bergen med tilknytning til Lærdal og Florø (rv 5)

I første fireårsperiode fullfinansieres prosjektet E16 Wøyen – Bjørnum i Akershus som åpnes for trafikk våren 2009. I forbindelse med tiltakspakken ble det bevilget midler til å starte utbedring av E16 på strekningen Seltun – Stuvane i Lærdal i Sogn og Fjordane i 2009. Hele strekningen Seltun – Stuvane – Håbakken forutsettes utbedret i løpet av første fireårsperiode. I tillegg prioriteres statlige midler til omlegging av E16 forbi Voss. Prosjektet forutsettes delvis bompengefinansiert gjennom Vossepakken, jf. nærmere omtale i kapittel 10.4.5.1.

Bygging av ny E16 på strekningen Sandvika – Wøyen i Akershus inngår i det lokale forslaget til Oslopakke 3. Samferdselsdepartementet foreslår derfor statlige midler til å starte byggingen i første fireårsperiode. Det er også satt av statlige midler til å starte utbedringen av E16 på strekningene Fønhus – Bagn – Bjørge i Oppland, inkl. rassikring ved Bergsund. Det er lagt til grunn delvis bompengefinansiering av utbyggingen. I tillegg prioriteres anleggsstart på strekningen ØyeBorlaug i henholdsvis Oppland og Sogn og Fjordane fylke. I forbindelse med tiltakspakken ble det bevilget midler til å starte utbedringer på delstrekningen EidsbruVarpe, vest for Øye, i 2009. På rv 5 legges



Figur 10.25 Korridor 5 OsloBergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

det opp til å bygge ny *Loftesnesbru* i Sogndal i Sogn og Fjordane.

Prosjektet E16 Sandvika – Wøyen

Trafikkbelastningen tilsier at E16 bør bygges ut til firefelts veg på hele strekningen Oslo – Hønefoss.

Prosjektet Wøyen – Bjørum åpnes for trafikk våren 2009, og utbygging av strekningen Sandvika – Wøyen er derfor en logisk videreføring av utbyggingen til firefelts veg. Årsdøgnetrafikken er om lag 30 000 kjøretøy. Det er tidvis store forsinkelser i rushtidene og store støy- og luftforurensningsproblemer. Sammen med E18 utgjør E16 en barri-

Tabell 10.24 Nøkkeltall og virkningsberegninger E16 Sandvika – Wøyen

| | |
|---|------------------|
| Kostnadsanslag | 1 400 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 100 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 300 mill. kr |
| Annen finansiering | 1 000 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 1 100 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 400 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 100 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0-1 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | + 4 000 tonn |

ere som begrenser mulighetene for videre byutvikling i Sandvika.

Prosjektet omfatter bygging av 3,2 km ny firefelts veg utenom sentrum. Videre omfatter prosjektet ombygging av dagens veg som del av et samlevegnett i Sandvika. Omleggingen av E16 er planlagt slik at den kan kombineres med ulike løsninger for framtidig E18 forbi Sandvika. Omleggingen vil bedre forholdene langs Sandvikselva som er av stor betydning både som rekreasjonsområde og som lakseelv.

Det foreligger vedtatt kommunedelplan for prosjektet. Arbeidet med reguleringsplan pågår.

Prosjektet E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo

E16 på strekningen Fønhus – Bagn – Bjørgo i Sør-Aurdal og Nord-Aurdal kommuner er stedvis smal og svingete og med dårlig bæreevne. Sør for Bagn er det et rasutsatt parti ved Bergsund. Ved Bagn er det et stigningsparti som fører til vanskelige forhold for tungtrafikken vinterstid. Mellom Fønhus og Bagn går vegen parallelt med elva Begna på store deler av strekningen. Hele strekningen er om lag 23 km lang. Årsdøgntrafikken er om lag

2 200 kjøretøy mellom Fønhus og Bagn og om lag 2 500 kjøretøy mellom Bagn og Bjørgo.

Prosjektet omfatter utbedring av eksisterende veg, inkl. rassikring. Det pågår arbeid med reguleringsplan for strekningen Fønhus – Bagn. Forbi det rasutsatte partiet Bergsund utredes alternative løsninger, herunder tunnelløsning. For strekningen Bagn – Bjørgo pågår arbeid med kommunedelplan. Også her utredes alternative løsninger, herunder tunnelløsning. I Begna er det registrert forekomster av elveperlemuslinger, noe som kan føre til strenge restriksjoner på anleggsarbeidene. På grunn av manglende planavklaring er det knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslag og virkningsberegninger.

Det foreligger ikke lokalpolitiske vedtak om bompengefinansiering av utbyggingen, men det er lokalpolitisk tilslutning til å arbeide videre med et opplegg for delvis bompengefinansiering av videre utbygging av E16 på strekningen Fønhus – Øye.

Prosjektet E16 over Filefjell

Regjeringen er opptatt av å prøve ut forskjellige modeller for organisering og finansiering av sam-

Tabell 10.25 Nøkkeltall og virkningsberegninger E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 800 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 ¹ | 300 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 200 mill. kr |
| Annen finansiering | 300 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 400 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 300 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 200 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0-1 personer |
| CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | + 2 400 tonn |

¹ Inkl. 100 mill. kr fra post 31 Rassikring.

Tabell 10.26 Nøkkeltall og virkningsberegninger E16 Øye – Borlaug

| | |
|---|------------------|
| Kostnadsanslag | 1 700 mill. kr |
| Statlig finansiering 2006-2009 | 20 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 620 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 1 060 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 1 200 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 170 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 60 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0-1 personer |
| CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | + 800 tonn |

ferdselsprosjekter med sikte på en mest mulig effektiv utnyttelse av ressursene i sektoren. I arbeidet med NTP ønsker regjeringen å prioritere ressurser til en mer effektiv og vintersikker hovedriksveg mellom Vest- og Østlandet, og dermed mellom de to største byene i landet Oslo og Bergen. Arbeidet med å ruste opp E16 på strekningen Øye – Borlaug har så langt vært delt opp i tre delprosjekter, Øye – Tyinkrysset, Tyinkrysset – Smedalsosen og Smedalsosen – Borlaug. Regjeringen er imidlertid opptatt av at Statens vegvesen skal få mulighet til å se utbyggingen av hele strekningen i sammenheng, slik at man kan sikre en mest mulig effektiv samlet utbygging av E16 over Filefjell. Prosjektet E16 over Filefjell skilles derfor ut som et prosjekt ført på egen post.

Strekningen Øye – Borlaug er om lag 40 km lang. Stigningene opp mot Filefjellet skaper framkommelighetsproblemer for tungtrafikken, særlig vinterstid. Dette gjelder både strekningen fra Eidsbru til Otrøosen, vest for Tyinkrysset i Oppland, og strekningen Borlaug – Maristova i Sogn og Fjordane. I tillegg er vegen smal og svingete. Bredestandarden er spesielt dårlig på strekningen Eidsbru – Varpe og i stigningspartiet opp mot Maristova, mens kurvaturen er dårligst fra Borlaug til Smedalsosen, øst for Maristova, og på strekningen Øye – Varpe. Deler av strekningen er dessuten rasutsatt. Årsdøgntrafikken er om lag 1 200 kjøretøy øst for Tyinkrysset. Over Filefjell er årsdøgntrafikken vel 800 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på om lag 21 prosent.

Prosjektet omfatter bygging av ny veg fra Øye til Otrøosen, vest for Tyinkrysset, i Vang kommune. Fra Eidsbru til Tyinområdet legges ny veg i nær tilknytning til dagens trase. Ved Tyinkrysset legges vegen i tunnel under rv 53 til Årdal. Fra Otrøosen til Smedalen i Lærdal kommune legges det i hovedsak opp til utbedring av eksisterende

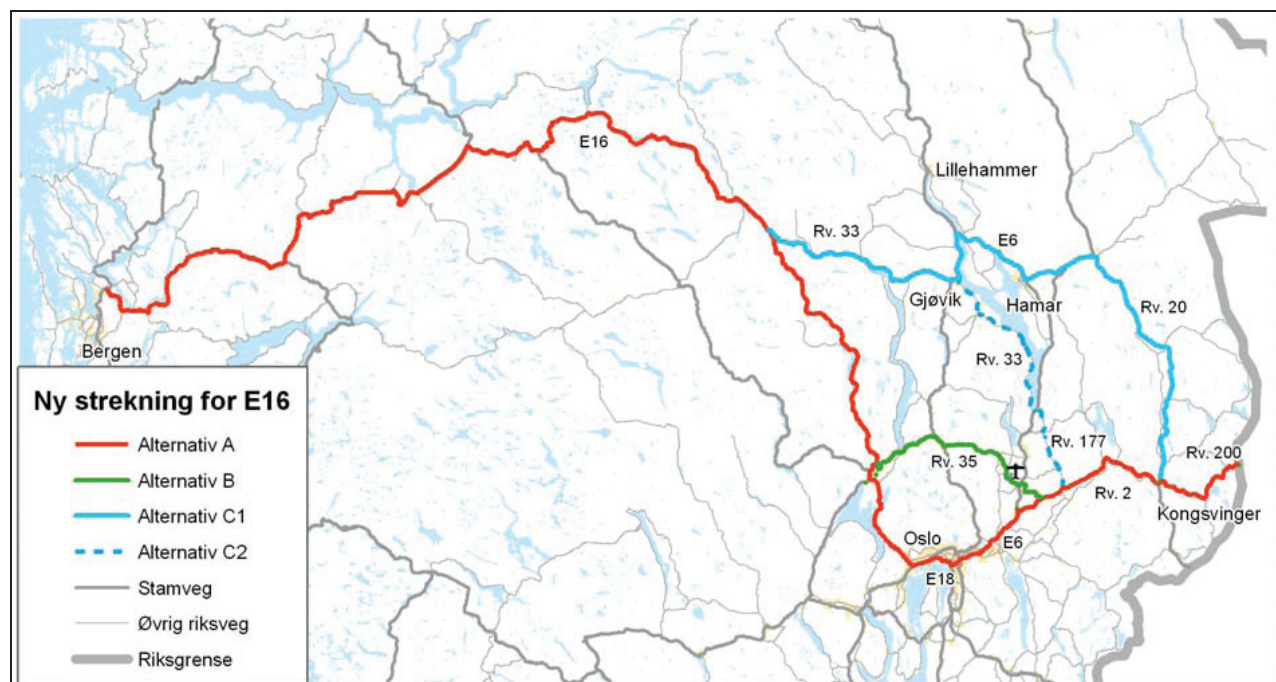
veg. Fra Smedalen til Borlaug skal det bygges ny veg, hvorav om lag 4 km tunnel. Den nye vegen vil få slakere stigning enn eksisterende veg. I tillegg skal det blant annet bygges kjettingplass, og forholdene skal legges bedre til rette for venting i forbindelse med kolonnekjøring.

Deler av den historiske Kongevegen blir ødelagt som følge av byggingen av ny E16 i Lærdal. Det blir derfor gjennomført avbøtende tiltak slik at de delene av Kongevegen som ikke blir berørt av utbyggingen, knyttes sammen gjennom etablering av nye turveger. Prosjektet vil medføre inngrep i eller nærføring til ett kulturminne.

Det foreligger vedtatte kommunedelplaner for hele strekningen. For strekningen Eidsbru – Varpe foreligger det også vedtatt reguleringsplan. Arbeidet med reguleringsplaner for resten av strekningen pågår.

I siste seksårsperiode legges det til grunn fullføring av prosjektene E16 Sandvika – Wøyen, Fønhus – Bagn – Bjørge – Øye – Borlaug. I tillegg er det aktuelt å prioritere statlige midler til følgende større prosjekter:

- Bygging av firefelts veg på strekningen *E16 Bjørum – Skaret* i Akershus og Buskerud. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.
- Utbedring av E16 *Fagernes – Øye* i Oppland. Prioriteringen forutsettes nærmere detaljert fram mot neste revisjonen av Nasjonal transportplan, inkl. vurdering av delvis bompengefinansiering av utbyggingen.
- Utbedring av E16 på den smale og ulykkesbelastede strekningen *Løno – Voss*, øst for Voss sentrum i Hordaland. Prosjektet vil være en videreføring av omleggingen av E16 utenom Voss sentrum.



Figur 10.26 Ny ruteføring for E16

Det er lagt til grunn en planramme på 1 300 mill. kr til tiltak innenfor ulike programområder på E16 Sandvika – Bergen med tilknytning i perioden 2010-2019, hvorav 420 mill. kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres blant annet trafikksikkerhetstiltak som midtrekkverk på E16 ved Hønefoss og på strekningen mellom Arna og Vågsbotn i Bergen. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer med vekt på tunnelsikring.

Utvidelse av E16 med arm mot Gävle

Samferdselsdepartementet er opptatt av å utvikle effektive transportruter mellom Norge og utlandet som avlaster Oslo-området. Utvidelse av E16 med en arm mot Gävle vil bidra til en forkorting av vegen mot deler av Sverige. Samferdselsdepartementet har derfor gitt Statens vegvesen i oppdrag å utrede en arm av E16 SandvikaBergen fra Bergen til riksgrensen via KongsvingerThorsby (rv 200/lv 239), gjennom omklassifisering av eksisterende veg. Vägverket i Sverige har parallelt fått i oppdrag fra Näringsdepartementet å utrede forutsetningene for at videre vegforbindelse mellom riksgrensen og Gävle skal kunne inngå i Europavegnettet. Utredningen kommer som en forlengelse av en utredning av grenseoverskridende infrastruktur gjennomført av Vägverket og Sta-

tens vegvesen i fellesskap, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Näringsdepartementet.

Statens vegvesen har vurdert tre ulike ruteføringer for en forlenging av E16 mellom Bjørge i Nord-Aurdal og Kongsvinger, jf. også figur 10.26:

- via Sandvika og Oslo (E16, E18, rv 150, E6 og rv 2)
- via Gardermoen (E16, rv 35, rv 174 og rv 2)
- via Dokka og Gjøvik (rv 33, rv 4, E6, rv 25, rv 3 og rv 20)

For ruteføringen via Dokka og Gjøvik er det også vurdert et delalternativ med ruteføring vest for Mjøsa, langs rv 33 og rv 177 til rv 2.

Statens vegvesen anbefaler ruteføring via Gardermoen, hovedsakelig fordi ruteføringen gir god betjening av Oslo-regionen, Gardermoen hovedflyplass og trafikk fra Bergen og Vestlandet. Samtidig er ruta kortere og raskere mellom Hønefoss og Kongsvinger, enn å kjøre via Sandvika og Oslo.

Dagens E16 mellom Hønefoss og Sandvika foreslås klassifisert som en arm av E16 mot Oslo. En beholder da sammenhengende europavegforbindelse mellom Oslo og Bergen. Mellom Gardermoen og rv 2 Nybakk i Ullensaker anbefales ruteføring langs E6 og rv 2 i stedet for rv 174.

Tabell 10.27 Nøkkeltall og virkningsberegninger E134 Damåsen – Saggrenda

| | |
|---|------------------|
| Kostnadsanslag | 1 400 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 110 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 450 mill. kr |
| Annen finansiering | 840 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 1 200 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 240 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 60 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0-1 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | 30 tonn |

Samferdselsdepartementet slutter seg til tilrådningsen fra Statens vegvesen. Med en enhetlig vegnummerering vil vegforbindelsen mot Norra Svealand og Nord-Sverige fremstå tydeligere som et naturlig rutevalg og alternativ til E18 og rv 50 via Örebro i Sverige. Departementet er positive til å tydeliggjøre vegforbindelsen gjennom en forlengelse av E16 til riksgrensen, men da som en arm av E16 som fortsatt vil ha sin hovedstrekning mellom Sandvika og Bergen.

Den aktuelle strekningen er riksveg i dag, enten som en del av dagens stamvegnett, eller øvrig riksvegnett. Det øvrige riksvegnettet er i forbindelse med forvaltningsreformen i det vesentligste forutsatt overført til fylkene. Den delen av strekningen som i dag ligger på det øvrige riksvegnettet (rv 200 Kongsvinger – Torsby) er av Samferdselsdepartementet foreslått beholdt som riksveg også etter forvaltningsreformen 01.01.2010.

Saken vil bli sendt på høring til berørte kommuner og fylker før det blir tatt endelig stilling til saken. Dersom høringen i all hovedsak er positiv vil Samferdselsdepartementet i samarbeide med Näringsdepartementet i Sverige utforme en felles søknad med tanke på innføring av en gjennomgående europavegnummerering i henhold til den europeiske avtalen om internasjonale hovedtrafikkårer (AGR-avtalen).

E 134 Drammen – Haugesund med tilknytning (rv 36 Seljord – Eidanger)

I første fireårsperiode prioriteres statlige midler til oppfølging av den vedtatte *Haugalandspakka* i Hordaland og Rogaland. Bruken av midlene forutsettes nærmere konkretisert gjennom arbeidet med handlingsprogrammet.

I første fireårsperiode prioriteres også statlige midler til å starte byggingen av ny E134 på strekningen *Damåsen – Saggrenda – Kongsberg* i Bus-

kerud. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. I tillegg legges det opp til å starte byggingen av ny E134 på strekningen *Gvammen – Århus* i Telemark. Det prioriteres også statlige midler til bygging av Stordalstunnelen på E134 i Hordaland. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Prosjektet E134 Damåsen – Saggrenda

Dagens E134 går gjennom tettbebygde områder og gjennom bykjernen i Kongsberg. Sammen med lokaltrafikken skaper gjennomgangstrafikken miljø- og trafikksikkerhetsproblemer, og strekningen er ulykkesbelastet. Standarden på eksisterende veg er dessuten utilfredsstillende både i forhold til vegbredde og kurvatur. Årsdøgntrafikken på strekningen varierer fra om lag 4 000 til om lag 12 000 kjøretøy.

Prosjektet omfatter omlegging av E134 på en om lag 12 km lang strekning, hvorav om lag 4,5 km tunnel. Den nye vegen vil i hovedsak gå i ny trase utenom bykjernen. Prosjektet vil føre til at det etableres et bedre differensiert vegnett der trafikksikkerhets- og miljøproblemene langs eksisterende veg bedres ved at gjennomgangstrafikken føres utenom sentrum og lokaltrafikken overføres til deler av det nye hovedvegnettet. I tillegg blir framkommeligheten for gjennomgangstrafikken bedret. Prosjektet vil medføre noen inngrep i naturmiljøet.

Det foreligger vedtatt kommunedelplan for prosjektet. Arbeidet med reguleringsplan er under oppstart. Både Kongsberg og Øvre Eiker kommuner og Buskerud fylkeskommune har fattet prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Tabell 10.28 Nøkkeltall og virkningsberegninger E134 Gvammen – Århus

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 1 100 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 400 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 700 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 500 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 700 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 200 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0-1 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | - 2 000 tonn |

Prosjektet E134 Gvammen – Århus

E134 mellom Gvammen i Hjartdal kommune og Århus i Seljord kommune er svingete, stedvis smal og med store stigninger, spesielt i Nutheimskleivene mellom Nutheim og Flatdal. Nutheimskleivene skaper problemer for tungtrafikken, særlig vinterstid. Det er en del randbebyggelse og avkjørsler på strekningen, noe som fører til reduserte fartsgrenser flere steder. Ved Gvammen er årsdøgntrafikken om lag 1 700 kjøretøy.

Prosjektet omfatter bygging av en 9,4 km lang tunnel øst for eksisterende veg ved Nutheim. Dette vil føre til en innkorting av E134 på om lag 10 km. Prosjektet vil medføre nærføring til de verne- de vassdragene Hjartdøla og Hjartsjåvatnet. Det vil også bli nærføring til en del kulturminner ved tunnelpåhuggene.

Det foreligger vedtatte reguleringsplaner for prosjektet fra 2003.

Prosjektet E134 Stordalstunnelen

Bygging av tunnel på strekningen var opprinnelig en del av bompengeprojektet E134 Teigland – Håland langs Åkrafjorden i Etne kommune. På grunn av kostnadsøkninger ble byggingen utsatt. Eksisterende veg er smal og svingete. I tillegg er strekningen utsatt for ras. Årsdøgntrafikken er

om lag 2 200 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på om lag 19 pst.

Prosjektets omfatter bygging av en om lag 1,4 km lang tunnel. I tillegg kommer ombygging av sideveger og nytt kryss med rv 48. Eksisterende veg skal benyttes som lokalveg og gang- og sykkelveg.

Det foreligger vedtatt reguleringsplan for prosjektet fra 1996, men denne må revideres. Følgelig er det knyttet usikkerhet til kostnadsanslag og virkningsberegninger. Arbeidet med revisjon av planen er startet opp.

Det foreligger ikke lokalpolitiske vedtak om bompengefinansiering av prosjektet, men Etne kommune har tatt initiativ til en vurdering av å forlenge bompengoordningen i Åkrafjorden med sikte på delvis bompengefinansiering av prosjektet.

I siste seksårsperiode legges det opp til å fullføre prosjektene *E134 Damåsen – Saggrenda* og *E134 Gvammen – Århus*. I tillegg videreføres *Haugalandspakka*.

Samferdselsdepartementet vurderer det også som aktuelt å prioritere statlige midler til å starte bygging av nye tunneler på *E134 over Haukeliffell og forbi Røldal* i Hordaland. Deler av strekningen har dårlig standard med smal og svingete veg og store høydeforskjeller. Bygging av nye tunneler vil dessuten føre til en vesentlig innkorting av det-

Tabell 10.29 Nøkkeltall og virkningsberegninger E134 Stordalstunnelen

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 250 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 100 mill. kr |
| Annen finansiering | 150 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 190 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 70 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 30 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | - 20 tonn |

Tabell 10.30 Nøkkeltall og virkningsberegninger rv 7 Sokna – Ørgenvika

| | |
|---|------------------|
| Kostnadsanslag | 1 400 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 100 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 600 mill. kr |
| Annen finansiering | 700 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | + 1 400 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 2 400 mill. kr |
| Reduksjon i bedriftøkonomiske transportkostnader for næringslivet | 1 200 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde (virkning for ett år) | 0-1 personer |
| CO ₂ -utslipp (sml. Med forventet situasjon uten tiltaket) | -11 000 tonn |

te viktige sambandet for nyttetraffikken mellom Østlandet og Sør-Vestlandet. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen.

Det er lagt til grunn en planramme på 1 310 mill. kr til tiltak innenfor ulike programområder m.m. på E134 Drammen – Haugesund med tilknytning i perioden 2010-2019, hvorav 420 mill. kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres blant annet trafikksikkerhetstiltak som etablering av midtrekkverk eller bredt midtfelt på E134 mellom Drammen og Kongsberg og på innfarten til Haugesund. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer med vekt på å ta igjen forfall. Det er lagt til grunn bompenger fra Haugalandspakka til mindre investeringstiltak på E134 i Hordaland og Rogaland.

Rv 7 Hønefoss – Gol og rv 52 Gol – Borlaug

I første fireårsperiode fullføres omleggingen av rv 7 på strekningen *Ramsrud – Kjeldsbergsvingene* i Ringerike kommune i Buskerud. I tillegg foreslås statlige midler til å starte byggingen av ny rv 7 på strekningen *Sokna – Ørgenvika* i Buskerud. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Prosjektet Rv 7 Sokna – Ørgenvika

Dagens rv 7 fra Sokna via Noresund og langs Krøderen til Ørgenvika går i en bue og har stort innkortingspotensial. I tillegg er vegen ulykkesbelastet. Årsdøgntrafikken på strekningen varierer mellom 3 500 og 5 000 kjøretøy.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 17 km ny tofelts veg mellom Sokna og Ørgenvika, inkl. to fjelltunneler på om lag 2,8 og 3,7 km. I tillegg

inngår blant annet en miljøkulvert på om lag 200 m. Prosjektet vil føre til en innkorting av rv 7 på om lag 20 km.

Det foreligger vedtatt reguleringsplan for prosjektet. Videre er det lokalpolitisk tilslutning til prinsippet om delvis bompengefinansiering av prosjektet.

I siste seksårsperiode legges det til grunn fullføring av prosjektet *rv 7 Sokna – Ørgenvika*.

Det er lagt til grunn en planramme på 570 mill. kr til tiltak innenfor ulike programområder. på rv 7 Hønefoss – Gol og rv 52 Gol – Borlaug i perioden 2010-2019, hvorav 230 mill. kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres trafikksikkerhetstiltak med vekt på å eliminere ulykkesutsatte kurver og strekninger. I tillegg prioriteres mindre utbedringer, blant annet utbedring av jernbanelundergangen på rv 7 ved Svenkerud i Gol kommune som utgjør en flaskehals for tungtraffikken.

10.4.6.2 Rassikring

Rv 7 Hønefoss – Gol og rv 52 Gol – Borlaug

Det settes av midler til mindre rassikringstiltak på rv 7/rv 52 både i første fireårsperiode og siste seksårsperiode.

E16 Sandvika – Bergen med tilknytning til Lærdal og Florø (rv 5)

I første fireårsperiode fullfinansieres rassikringen av *rv 5 langs Kjøsnesfjorden* (Hammarsgrovi – Stølsneset) i Sogn og Fjordane som åpnes for trafikk høsten 2009. I tillegg prioriteres midler til delfinansiering av prosjektet *E16 Fønhus – Bagn – Bjørger* der sikring av det rasutsatte partiet *Bergsund* inngår, jf. nærmere omtale av prosjektet i kap. 10.4.6.1. Videre settes det av midler til mindre rassikringstiltak på *E16/rv 5* i første fireårsperiode.

Tabell 10.31 Nøkkeltall og virkningsberegninger Bergen – Arna

| | |
|---|-----------------|
| Kostnadsanslag | 1 500 mill. kr |
| Rest å bevilge etter 2009 | 1 500 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 626 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 874 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte ¹ | -1 185 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader ¹ | 600 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader ¹ | 460 mill. kr |
| Reduksjon i antall skadde og drepte i gjennomsnitt per år | 0-1 personer |
| CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | -2 290 tonn |

¹ Medregnet fase 1 Bergen – Fløen

I siste seksårsperiode er det blant annet aktuelt å rassikre E16 gjennom bygging av tunnel i *Kvamskleiva* i Vang kommune i Oppland.

10.4.6.3 Jernbaneinvesteringer

Bergensbanen

Bergensbanen er landets mest trafikkerte fjernstrekning. Den betjener lokaltogtrafikken mellom Bergen og Voss, og er en viktig turistbane. Togets markedsandel i godstrafikken mellom Oslo og Bergen er ca. 40 pst.

Dagens Bergensbane er enkeltsporet med kryssingsspor og hastighetsstandarden er variabel. På deler av Bergensbanen er det betydelige kapasitetsproblemer. Banen er sårbar mot driftsforstyrrelser bl.a. på grunn av tøffe værforhold i vinterhalvåret og manglende kryssingskapasitet og fleksibilitet ved driftsavvik.

Samferdselsdepartementet legger opp til å bygge 8-14 nye eller forlengede kryssingsspor på Gjøvik- og Bergensbanen i planperioden. Målet er å legge til rette for en dobling av godskapasiteten og kjøring med inntil 600 m lange tog. Økt kryssingskapasitet vil også komme persontrafikken til gode gjennom mer robust og pålitelig trafikkavvikling og større fleksibilitet til å håndtere driftsavvik mellom ulike togtyper.

Kapasiteten på Vossebanen mellom Bergen og Arna vil få et vesentlig løft i perioden gjennom utbygging til dobbeltspor gjennom Ulrikstunnelen. Kapasitet, presisjon i rutetider og hastighet vil også forbedres ved en rekke mindre investerings tiltak og oppgradering på Vossebana (strekningen Arna – Voss).

Oppstart av Ringeriksbanen er prioritert mot slutten av tiårsperioden. Det vil bli vurdert om prosjektet bør bygges med helt eller delvis dob-

beltspor og/eller tilpasses ev. utbygging til høyhastighetsbanestandard på utvalgte fjernstrekninger, jf. nærmere omtale i kap. 10.1.2.

Ved utgangen av planperioden vil innsatsen som regjeringen foreslår til utbygging av Bergensbanen/Vossebanen bl.a. resultere i økt kapasitet for godstrafikken på strekningen og betydelig kapasitetsøkning for nærtrafikken mellom Arna og Bergen på Vossebanen.

Ved inngangen til planperioden pågår utbygging til dobbeltspor på den 1,3 km lange strekningen mellom *Bergen st.* og *Fløen* (åpningen på Ulrikstunnelen) inkludert utskifting av signalanlegget. Utbyggingen gir en vesentlig kapasitetsøkning som bl.a. gjør det mulig å redusere tidslukene mellom togene. Prosjektet gir særlig god tidsbesparelse for utgående godstog, og har også god effekt for inngående godstog og persontog.

Bergen – Arna

Prosjektet starter opp i første fireårsperiode og fullføres i siste seksårsperiode. Dagens enkeltspor på strekningen Arna – Bergen er en flaskehals for togframføring til Bergen stasjon, til godsterminalen på Nygårdstangen og for skiftetraffikk inne på stasjonsområdene.

Prosjektet, som er en forlengelse av Bergen-Fløen, omfatter utvidelse av Arna stasjon for å legge til rette for at lange godstog kan krysse, og utvidelse til to spor gjennom Ulriken. Til sammen gir dette to spor på den 8,8 km lange strekningen mellom Arna og Bergen.

Utbyggingen til dobbeltspor mellom Bergen og Arna vil gi en sterk økning av kapasiteten for gods- og nærtrafikk. Blant annet vil tiltakene gi 30 minutter tidsbesparelse for inngående godstog, og lokaltogfrekvensen kan økes fra to til fire tog i timen i hver retning.

Reguleringsplan for kryssingssporforlengelse på Arna er i slutfasen. Utvidelse til to spor gjennom Ulriken har gjennomgått KS1 og reguleringsarbeidet har startet.

I siste seks års periode prioriterer regjeringen oppstart av *Ringeriksbanen*. Den vil redusere kjøretiden Oslo – Bergen med om lag en time, og legge til rette for å trekke Hønefossområdet/Hallingdalen nærmere Oslo. Ulike løsninger er til ny vurdering i forbindelse med gjennomføring av ekstern kvalitetssikring (KS1) i 2009. Det kan bli aktuelt å tilpasse løsninger for Ringeriksbanen i forbindelse med ev. tilrettelegging for mulig framtidig høyhastighetsbane mellom Oslo og Bergen. Basert på foreliggende planer er kostnadsanslaget ca. 7,9 mrd. kr og det legges opp til at prosjektet kan igangsettes i siste seksårsperiode.

10.4.6.4 Infrastruktur for lufttransport

De største lufthavnene i korridoren er Oslo lufthavn, Gardermoen; Sandefjord lufthavn, Torp; Haugesund lufthavn, Karmøy, og Bergen lufthavn, Flesland. Korridoren har videre fem regionale lufthavner med statlige kjøp av flyruter, og en ikke-statlig lufthavn: Stord lufthavn, Sørstokken.

De viktigste flyforbindelsene er:

| Strekning | Antall passasjerer 2008 i hele 1000 |
|---------------------|--|
| Oslo – Bergen | 1 591 |
| Oslo – Haugesund | 364 |
| Bergen – Sandefjord | 124 |

Investeringsplaner på Gardermoen er omtalt i avsnitt 10.4.7.4 og Flesland i kapittel 10.4.5.4.

10.4.7 Korridor 6 Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

10.4.7.1 Riksveginvesteringer

Gjennom investeringsprogrammet er Regjeringen sterkt opptatt av å bygge ut en bedre og mer sammenhengende standard på vegrutene som binder sammen den sørlige og nordlige del av landet. Det blir satset på å videreføre utbyggingen av kapasitetssterke hovedårer i Østlandsområdet og i Trondheimsregionen. Videre vil det bli satset kraftig på rassikringstiltak i viktige vegruter mot Nordvestlandet for å styrke forutsigbarheten i næringstransportene og for å gi befolkningen langs vegen større trygghet. Generelt vil det bli satset på trafikksikkerhetstiltak i korridoren, det

gjelder bl.a. for å få ned ulykkestall i Gudbrandsdalen (E6) og i Østerdalen (rv 3).

I løpet av planperioden vil det bli bygget om lag 73 km ny firefelts veg i korridoren. Til sammen vil da E6 mellom Oslo og Trondheim ha 150 km firefelts veg. Videre vil 40 km riksveg være oppgradert slik at den får gul midtstripe. Ved inngangen til planperioden er 107 km riksveg så smal at den ikke har gul stripe. To store rassikringsprosjekter vil bli gjennomført i Møre og Romsdal. Dessuten vil det bl.a. bli etablert midt-rekkverk og bygget nye gang- og sykkelveger, både som del av de store prosjektene og som del av den særskilte satsingen innenfor programområdet gang- og sykkelveger.

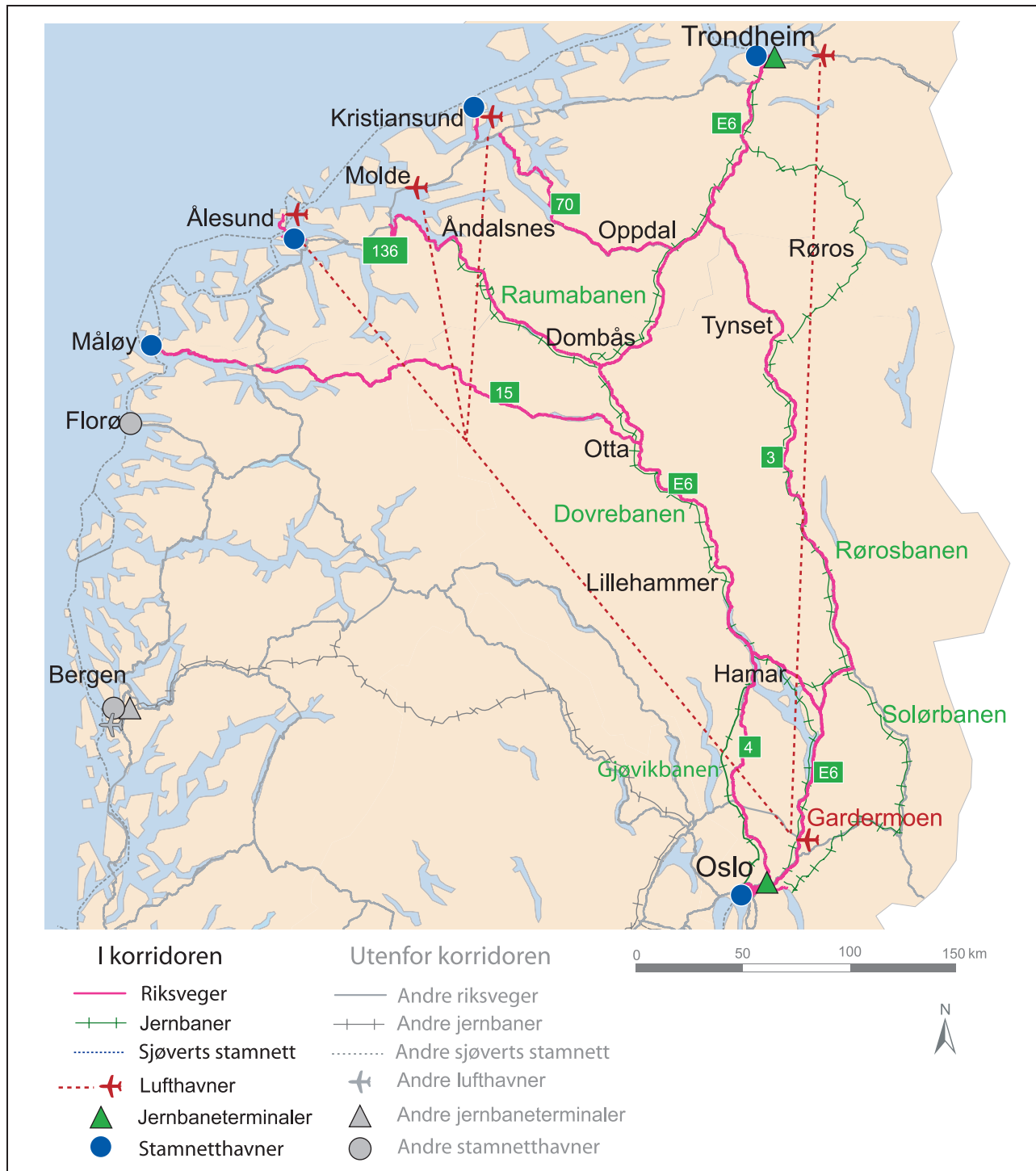
E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger (rv 150 Ulvensplitten – Lysaker og rv 4 Oslo – Mjøsbrua)

Prosjektene E6 *Hovinmoen – Dal* i Akershus og *Skaberud – Kolomoen* i Hedmark åpnes for trafikk høsten 2009, men noen restarbeider vil gjenstå til første fireårsperiode. I Sør-Trøndelag fullføres byggingen av prosjektene *E6 Nordre avlastningsveg* og *E6 Nidelv bru* i Trondheim. I tillegg gjennomføres prosjektet *E6 Nidelv bru – Grillstad* som er vedtatt delvis bompengefinansiert gjennom utvidelse av innkrevingsordningen for E6 Trondheim – Stjørdal. I Oslo videreføres prosjektet *rv 150 Ulvensplitten – Sinsen*. Prosjektet inngår i Oslopakke 3 og er planlagt åpnet for trafikk i 2013.

I forbindelse med statsbudsjettet for 2009 ble det bevilget midler til å starte utbyggingen av E6 på strekningen *Øyer – Tretten* i Oppland. Prioriteringen er betinget av Stortingets tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Samferdselsdepartementet legger dette til grunn og forutsetter anleggsstart i 2009 med fullføring i første fireårsperiode.

Bygging av ny tilknytning fra E6 til *Alnabruterminalen* i Oslo inngår i det lokale forslaget til Oslopakke 3. Samferdselsdepartementet legger til grunn at prosjektet gjennomføres i første fireårsperiode. Det foreslås derfor statlige midler til atkomsten som vil bli omklassifisert til riksveg i forbindelse med forvaltningsreformen.

I første fireårsperiode foreslås også statlige midler til å videreføre den delvis bompengefinansierte utbyggingen av E6 mellom Gardermoen og Kolomoen. For å sikre kontinuerlig utbygging legges det opp til å gjennomføre resten av utbyggingen i to etapper. Arbeidene på strekningen *Dal – Minnesund*, inkl. Skaberudkrysset, er planlagt startet i 2009 med fullføring i første fireårsperiode.



Figur 10.27 Korridor 6 OsloTrondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

de. Samferdselsdepartementet legger videre til grunn at arbeidene på strekningen *Minnesund – Skaberud* startes i løpet av første fireårsperiode.

Det foreslås statlige midler til å starte utbyggingen av E6 på strekningen *Ringebu – Otta* i Oppland i første fireårsperiode. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen.

På rv 4 i Oppland er det i første fireårsperiode aktuelt å bygge forbikjøringsfelt og midtrekkverk på en 3,2 km lang strekning sør for Lygna. Prioriteringen er avhengig av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av den videre utbyggingen av rv 4 på strekningen *Gran – Jaren*.

Trondheim kommune har vedtatt en miljøpakke for transport. I pakken inngår bl.a. store inves-

Tabell 10.32 Nøkkeltall og virkningsberegninger E6 Alnabruterminalen

| | |
|---|----------------------|
| Kostnadsanslag | 230 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 60 mill. kr |
| Annen finansiering | 170 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk nettonytte | |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | Det er ikke beregnet |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | samfunnsøkonomisk |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | nytte av prosjektet |

teringsprosjekter på E6. I tillegg kommer statlige midler til tiltak innenfor de ulike programområdene. Pakken er nærmere omtalt i avsnitt 9.8.3.

Samferdselsdepartementet er kjent med at kommunene langs E6 og rv 3 mellom Oppland grende og Trondheim har gått inn for prinsippet om delvis bompengefinansiert utbygging av E6 på denne strekningen.

Samferdselsdepartementet er i utgangspunktet positiv til et slikt initiativ. Statens eventuelle andel i et slikt bompengeprogger vil utgjøre den statlige finansieringen av de prosjekter som er foreslått gjennomført og startet opp i planperioden.

I første fireårsperiode foreslås statlige midler til strekningene E6 *Oppdal sentrum* og *Vindalslie* – *Korporals bru* i Soknedalen. Foreløpig legges det også til grunn bompenger til strekningen *Jaktøya* – *Tonstad* i første fireårsperiode.

Prosjektet E6 Alnabruterminalen

Hovedtyngden av trafikken fra E6 til jernbaneterminalen på Alnabru går i dag via rv 191 Tvetenveien/Nedre Kalbakkvei og Alfasetveien. Stor lokaltrafikk i området fører til framkommelighetsproblemer for trafikk til terminalområdet. Nedre Kalbakkvei har også stor gjennomgangstrafikk mellom E6 og rv 163 Østre Aker vei. Tvetenveien/Nedre Kalbakkvei har en årsdøgntrafikk på 18 000-23 000 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på om lag 20 prosent. Alfasetveien har en årsdøgntrafikk på 7 000 kjøretøy og en tungtrafikkandel på om lag 35 prosent. Terminalen har også atkomst fra sør via Strømsveien og Alnabruveien/Terminalveien. Denne atkomsten er uoversiktlig, har dårlig standard og forutsetter mye kjøring på lokalt vegnett. I tillegg er det en mindre atkomst via Strømsveien og Alfasetveien. Alle vegene inn i terminalområdet er private.

Det er ønskelig med en egen adkomstveg til terminalområdet fra E6. På kort og mellomlang

sikt vil imidlertid adkomsten fra E6 gå via eksisterende rv 191 Tvetenveien/Nedre Kalbakkvei og Alfasetveien. Det er derfor behov for oppgradering av denne forbindelsen. Det er allerede bevilget midler til utvidelse av Nedre Kalbakkvei til firefelts veg, men på grunn av manglende planavklaring er arbeidene ennå ikke gjennomført.

Prosjektet omfatter oppgradering av Alfasetveien og etablering av ny vegarm inn til hovedport for jernbanen. Adkomstløsningen vil bli avklart gjennom reguleringsplan for terminalområdet. Denne planen vil omfatte adkomstområde for jernbane, riksvegatkomst til området, private og kommunale veger i området, arealutviklingsmuligheter for samlasterne, samt løsning for Alnaelva/grøntarealer. Foreløpig kostnadsanslag for riksvegdelen er basert på Statsbyggs forslag til reguleringsplan. På grunn av manglende planavklaringer er det knyttet stor usikkerhet til anslaget.

Prosjektet E6 Dal – Minnesund – Skaberud

Strekningen E6 Gardermoen – Kolomoen er 66 km lang, og årsdøgntrafikken varierer mellom 13 000 og 23 000 kjøretøy. Helge- og sommerdøgntrafikken er vesentlig høyere. Problemer med kø og forsinkelser er størst der E6 i dag går over til tofelt nord for Gardermoen og i krysset mellom E6 og rv 3 ved Kolomoen. Det har vært mange alvorlige trafikkulykker på strekningen, og om lag 80 prosent av ulykkene er møteulykker.

Ved inngangen til planperioden 2010-2019 vil det gjenstå å bygge ut E6 til firefelts veg på strekningene Dal – Minnesund og Minnesund – Skaberud. Det legges opp til anleggstart på strekningen Dal – Minnesund, inkl. Skaberudkrysset, i 2009. Videre er det lagt til grunn anleggstart på strekningen Minnesund – Skaberud i første fireårsperiode, med fullføring i siste seksårsperiode. Framdriftplanen er basert på at bompengeselskapet forskotterer deler av de statlige midlene.

Tabell 10.33 Nøkkeltall og virkningsberegninger E6 Dal – Minnesund – Skaberud

| | |
|---|------------------|
| Kostnadsanslag | 5 750 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 800 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 1 250 mill. kr |
| Annen finansiering 2006-2009 | 200 mill. kr |
| Annen finansiering 2010-2019 | 3 500 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 1 500 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 2 200 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | -400 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 5-6 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | + 34 000 tonn |

Dal – Minnesund

Prosjektet omfatter utbygging til firefelts veg på en om lag 19 km lang strekning i Eidsvoll kommune, hovedsaklig i dagens trase med vekslende utvidelser på øst- og vestsiden av eksisterende veg. I tillegg til bygging av nytt tunnellop skal eksisterende Eidsvolltunnel oppgraderes. Sør for Andelva skal det opparbeides en ny og større rasteplass for sørgående trafikk.

Prosjektet vil føre til omdisponering av om lag 46 daa dyrket jord. I tillegg er det utfordringer i forhold til natur- og kulturmiljø som følge kryssing av viktige resipienter som Andelva, Nessa, Julsrudåa og Vorma, og i forhold til vilt som følge av kryssing av elgtrekk.

Det foreligger vedtatte reguleringsplaner for prosjektet, og det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen.

Minnesund – Skaberud

Prosjektet omfatter utbygging til firefelts veg på en om lag 23 km lang strekning i Eidsvoll og Stange kommuner. Det har vært uenighet om trasevalget.

Kommunene har vedtatt kommunedelplaner basert på et alternativ med større omfang av tunneler enn i det alternativet som Statens vegvesen går inn for. Miljøverndepartementets godkjenning av kommunedelplanene for strekningen innebærer at innsigelsene fra Statens vegvesen er tatt delvis til følge. Det settes imidlertid krav om avbøtende tiltak, blant annet god adkomst og opparbeidelse av strandsonen for allmenheten samt god landskaps-tilpassning og støyskjerming. Merkostnadene i forhold til det alternativet Statens vegvesen gikk inn for, forutsetter finansiering med statlige midler.

Prosjektet E6 Ringebu – Otta

Dagens E6 går gjennom tettstedene Ringebu, Hundorp, Harpefoss, Vinstra og Kvam. Strekningen er ulykkesbelastet, med mange møteulykker. På om lag 80 prosent av den vel 57 km lange strekningen er vegbredden under 8,5 m, og vel 50 prosent av strekningen har nedsatt fartsgrense. Årsdøgntrafikken varierer mellom 5 100 og 6 700 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på 16-20 prosent. Sommerdøgntrafikken er vesentlig høyere.

Prosjektet omfatter bygging av ny tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Vegen

Tabell 10.34 Nøkkeltall og virkningsberegninger E6 Ringebu – Otta

| | |
|---|------------------|
| Kostnadsanslag | 4 000 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 500 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 950 mill. kr |
| Annen finansiering | 2 550 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 1 700 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 2 300 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 1 000 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0-1 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | - 1 800 tonn |

Tabell 10.35 Nøkkeltall og virkningsberegninger E6 Vindalsliene – Korporals bru

| | |
|---|---------------|
| Kostnadsanslag | 370 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 70 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 300 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 40 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 190 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 40 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0-1 personer |
| CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | - 260 tonn |

skal legges i ny trasé utenom tettstedene. Dette vil føre til bedre trafikksikkerhet og miljø, samtidig som framkommeligheten bedres. Prosjektet vil føre til nedbygging av om lag 600 daa dyrket eller dyrkbar jord. Videre vil det føre til inngrep i eller nærføring til om lag 500 daa naturreservat, og 25 kulturminner og 30 daa kulturmiljø vil gå tapt eller få redusert kvalitet.

Det foreligger vedtatte kommunedelplaner for deler av strekningen, og det arbeides med reguleringsplaner for hele strekningen. På grunn av manglende planavklaring er det knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslag og virkningsberegninger.

Berørte kommuner har sluttet seg til prinsippet om delvis bompengefinansiering av utbyggingen.

Prosjektet E6 Vindalsliene – Korporals bru

Eksisterende veg går gjennom Soknedal sentrum. Ei bru på strekningen er smal og går over i en svært krapp kurve der det også er et vanskelig kryss med en fylkesveg. Videre nordover er vegen smal og svingete. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 3 100 kjøretøy.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 7 km ny veg. Vegen legges utenom Soknedal sentrum, men på resten av strekningen følges i hovedsak eksisterende trasé. Prosjektet vil føre til en vesentlig bedring av miljøforholdene i Soknedal, men den nye veglinjen vil føre til store terrenginngrep.

Det foreligger vedtatt reguleringsplan for deler av strekningen. For strekningen utenom Soknedal sentrum pågår arbeidet med reguleringsplan. Det er derfor knyttet usikkerhet til kostnadsanslag og virkningsberegninger.

Prosjektet E6 Jaktøya – Tonstad

Strekningen fra Jaktøya ved Klett i Melhus kommune til Tonstad i Trondheim kommune er om lag 10 km lang. Årsdøgntrafikken på dagens tofelts veg varierer mellom 12 000 og 26 000 kjøretøy. Trafikkbelastningen sammen med liten krysskapasitet og sterk stigning på deler av strekningen fører til dårlig framkommelighet i flere perioder av døgnet. I tillegg er strekningen ulykkesbelastet og støyutsatt.

Prosjektet omfatter utbygging av E6 til firefelts veg. På strekningen Jaktøya – Sandmoen følges i hovedsak dagens veg, men stigningen reduseres fra 7 til 6 prosent. På strekningen Sandmoen – Tonstad flyttes vegen østover og senkes på en stor del av strekningen. Det forutsettes ombygging av sidevegnettet og bygging av planskilte kryssinger for lokal-, landbruks- og gang- og sykkeltrafikk. Dovrebanen skal legges om på ny bru over E6, og like nord for denne skal det bygges en viltovergang. Sandmoenkrysset og Tonstadkrysset vil bli bygget om for blant annet å legge til rette for kollektivtransport, og det skal anlegges en

Tabell 10.36 Nøkkeltall og virkningsberegninger E6 Jaktøya – Tonstad

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 1 500 mill. kr |
| Annen finansiering | 1 500 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | + 250 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 60 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 220 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 2 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | + 33 000 tonn |

Tabell 10.37 Nøkkeltall og virkningsberegninger rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg

| | |
|---|---------------|
| Kostnadsanslag | 200 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 200 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 40 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 150 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 110 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0-1 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | - 900 tonn |

kollektivterminal på strekningen. Prosjektet vil føre til nedbygging av om lag 230 daa dyrket eller dyrkbar jord.

Det foreligger ingen formelle planer for prosjektet, men det pågår arbeid med reguleringsplaner. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslag og virkningsberegninger.

Prosjektet inngår i planene for en miljøpakke for transport i Trondheim. Det er ikke foreslått statlige midler til prosjektet i første fireårsperiode, og foreløpig er det lagt til grunn at prosjektet fullfinansieres med bompenger. Finansieringen må imidlertid vurderes nærmere i det videre arbeidet med miljøpakken for Trondheim og et opplegg for samlet utbygging av E6 Oppland grense – Trondheim.

I siste seksårsperiode legges det til grunn fullføring av prosjektene E6 Minnesund – Skaberud, Ringeby – Otta og Jaktøya – Tonstad. I tillegg er det aktuelt å prioritere statlige midler til følgende større prosjekter:

- *Oslopakke 3*. Som omtalt i kapittel 9.8.1 legges det til grunn et opplegg for porteføljestyring av pakken. Dette innebærer blant annet at prioriteringene etter 2013 forutsettes nærmere vurdert i forbindelse med neste revisjon av Nasjonal transportplan og etterfølgende handlingsprogram.
- Oppstart på videre utbygging av E6 på strekningen *Kolomoen – Lillehammer* i Hedmark og Oppland. Strekningen er ulykkesbelastet, og trafikken er stor, spesielt mellom Hamar og Brumunddal. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen.
- Videre utbedring av E6 i *Soknedalen* i Sør-Trøndelag. Omfanget på utbyggingen er avhengig av om det blir tilslutning til et samlet opplegg for delvis bompengefinansiering av E6 på strekningen Oppland grense – Trondheim.
- Utbygging av strekningen *E6 Sluppen – Stavne* i Trondheim. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen.

- Bygging av firefelts veg på *rv 4 Gran – Jaren* i Oppland. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Jordvern hensyn må vektlegges ved videre planlegging av rv 4 Roa – Gran.

Det er lagt til grunn en planramme på 3 530 mill. kr til tiltak innenfor ulike programområder på E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger i perioden 2010-2019, hvorav 1 250 mill. kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres blant annet trafikksikkerhetstiltak som etablering av midtrekkverk på flere strekninger mellom Hamar og Lillehammer og sør for Melhus i Sør-Trøndelag. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer med vekt på å ta igjen forfall. Videre legges det opp til å etablere kollektivfelt på strekningene rv 190 Bjørvika – Helsefyr i Oslo og E6 Hvam – Skedsmovollen i Akershus. Innenfor denne rammen er det også forutsatt statlige midler till oppfølging av miljøpakke Trondheim, jf. kapittel 9.8.3. I Oslo og Akershus er det også lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3 til tiltak innenfor programområdene.

Rv 3 Kolomoen – Ulsberg

Regjeringen mener det er viktig å trappe opp opprustningen av rv 3 både for å bedre trafikksikkerheten og for å bedre framkommeligheten. I planperioden 2010-2019 legges det derfor opp til å investere i gjennomsnitt 140 mill. kr i året på denne ruten. Dette er en meget kraftig økning sammenlignet med NTP 2006-2015. Samferdselsdepartementet er blant annet opptatt av at de gode erfaringene med breddeutvidelsesprosjektet videreføres, slik at mindre utbedringstiltak og nødvendig vedlikehold kan sees i sammenheng. Kombinert med en forsterket og målrettet trafikk kontroll på strekningen er målet å bidra til en vesentlig forbedret trafikksikkerhetssituasjon.

Tabell 10.38 Nøkkeltall og virkningsberegninger rv 15 Strynefjellstunnelene

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 450 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 ¹ | 370 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 ² | 80 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 400 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 20 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 0 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0 personer |
| Endring CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | + 130 tonn |

¹ Inkl. 100 mill. kr fra Post 31 Rassikring

² Fra post 31 Rassikring.

I første fireårsperiode fullføres arbeidene med breddeutvidelse av rv 3 på strekningen *Søndre Bjorå bru – Atna* i Hedmark. I tillegg legges det opp til å videreføre utbedringen av rv 3 gjennom Østerdalen med blant annet bygging av ny bru over Åsta i Åmot kommune.

Prosjektet Rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg

Eksisterende veg er smal på den om lag 6 km lange strekningen fra Gita bru til Skjærødden. Åsta bru med 6 m bredde og vektrestriksjoner utgjør en flaskehals på strekningen. I tillegg er det mange bratte og uoversiktlige avkjørsler, og det mangler gang- og sykkelveg på deler av strekningen. Eksisterende veg går gjennom tettstedet Åsta, noe som fører til sammenblanding av fjerntrafikk og lokaltrafikk. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 4 300 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på om lag 20 prosent.

Prosjektet omfatter bygging av ny bru over Åsta og ny avkjørselsfri veg forbi Åsta sentrum. I tillegg inngår bygging av gang- og sykkelveg, slik at det blir sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Åsta og Rena. Prosjektet vil føre til nedbygging av dyrket jord, men i lite omfang. I tillegg kan enkelte kulturminner bli berørt. Det foreligger vedtatte reguleringsplaner for prosjektet.

I siste seksårsperiode legges det opp til å videreføre utbedringen av rv 3 i Østerdalen, blant annet på strekningen *Nordstumboen – Atnosan – Nesteby*, sør for Alvdal. I tillegg er det aktuelt å utbedre strekningen *Korsan – Gullikstad* i Sør-Trøndelag. Videre er det aktuelt å legge om rv 3 fra *Løten til Grundset*, nord for Elverum. Prosjektet vil gi redusert reisetid mellom Hamar og Elverum og bedre regulariteten for næringslivets transporter. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning

til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Det er lagt til grunn en planramme på 600 mill. kr til tiltak innenfor ulike programområder på rv 3 mellom Kolomoen og Ulsberg i perioden 2010-2019, hvorav 210 mill. kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres blant annet trafikksikkerhetstiltak med vekt på tiltak mot utforkjøringsulykker, samt mindre utbedringer med vekt på å ta igjen forfall.

Rv 15 Otta – Måløy

I første fireårsperiode prioriteres tiltak for å øke frihøyden til 4,2 m i *Strynefjellstunnelene* på fylkesgrensen mellom Oppland og Sogn og Fjordane. I den forbindelse legges det også opp til å sikre et rasfarlig område mellom tunnelene i Grasdalen, jf. kapittel 10.4.7.2.

Prosjektet Rv 15 Strynefjellstunnelene

Rv 15 over Strynefjellet har en viktig funksjon som øst-vest-samband for Nordfjord og søndre del av Sunnmøre. Årsdøgntrafikken er om lag 800 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på om lag 25 prosent. Tunneler med frihøyde på 4,0 m og vegbredde ned mot 5,5 m utgjør flaskehals for tungtrafikken. I Grasdalen, mellom Grasdaltunnelen og Oppljostunnelen, er vegen dessuten utsatt for snøskred, noe som kan føre til stenging av vegen i flere døgn vinterstid.

Prosjektet omfatter utstrossing av tre tunneler for å oppnå 4,2 m frihøyde. I tillegg er det lagt til grunn bygging av om lag 1 100 m sammenhengende rasoverbygg mellom Grasdaltunnelen og Oppljostunnelen.

Det foreligger ikke formelle planer for prosjektet, men arbeidet med kommunedelplan er startet opp. I Statens vegvesens verneplan er Stry-

Tabell 10.39 Nøkkeltall og virkningsberegninger E136 Tresfjordbrua

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 580 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 290 mill. kr |
| Annen finansiering | 290 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | + 340 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 900 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 500 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0-1 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | - 3 400 tonn |

nefjellsvegen tatt med som et objekt for å skildre et veghistorisk miljø som inkluderer flere generasjoner høyfjellsveger. Dette vil særlig ha betydning for tiltak på veg i dagen og eksisterende rassikringstiltak som overbygg og raskjegler. Dette sammen med manglende planavklaring innebærer at det er knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslag og virkningsberegninger.

I siste seksårsperiode legges det opp til å fullføre utbedringen av Strynefjellstunnelene, inkl. rassikringen i Grasdalen.

Det er lagt til grunn en planramme på 650 mill. kr til tiltak innenfor ulike programområder på rv 15 mellom Otta og Måløy i perioden 2010-2019, hvorav 250 mill. kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres blant annet bygging av gang- og sykkelveger, mindre utbedringer med vekt på breddeutvidelser, samt trafikksikkerhetsiltak med vekt på kryssutbedringer.

E136 Dombås – Ålesund

Regjeringen legger stor vekt på lokale prioriteringer. I tråd med prioriteringene i Møre og Romsdal foreslås det derfor å endre på tidligere prioriteringsrekkefølge for de ulike delstrekningene på E136. Dette innebærer at E136 Tresfjordbrua prioriteres foran E136 Flatmark – Monge – Marstein.

I første fireårsperiode prioriteres derfor statlige midler til bygging av *ny bru over Tresfjorden*. Prosjektet må ses i sammenheng med den planlagte utbyggingen av E136 på den smale og rasutsatte strekningen Måndalstunnelen – Våge, jf. kapittel 10.4.7.2. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektene.

Prosjektet E136 Tresfjordbrua

Eksisterende E136 rundt Tresfjorden har mye randbebyggelse og er ulykkesbelastet. Store deler av strekningen har derfor fartsgrenser på 50 og 60 km/t. På østsiden av fjorden er det to svært smale partier. På det ene partiet er det også noen skarpe kurver. Årsdøgntrafikken varierer mellom 1 900 og 2 500 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på om lag 8 prosent.

Prosjektet omfatter bygging av ei 1 150 m lang bru. I tillegg inngår blant annet ei 800 m lang fylling i fjorden der det skal benyttes overskuddsmasser fra tunnelprosjektet Måndalstunnelen – Våge. Videre inngår bygging av 900 m ny veg samt utbedring av eksisterende E136. Det skal også bygges lokalveger med tilbud for gående og syklende. Prosjektet vil føre til nedbygging av om lag 10 daa dyrket jord.

Det foreligger vedtatt reguleringsplan for prosjektet fra 2003. Det pågår kvalitetssikring av planen, noe som kan føre til mindre endringer.

Det foreligger ikke lokalpolitiske vedtak om delvis bompengefinansiering av prosjektet. Det arbeides imidlertid med et felles finansieringsopplegg for dette prosjektet og prosjektet Måndalstunnelen – Våge, basert på 50 prosent bompengefinansiering.

I siste seksårsperiode prioriteres utbedring av E136 på strekningen *Flatmark – Monge – Marstein* i Møre og Romsdal. Strekningen er smal og svingete og utgjør en flaskehals for tungtrafikken. I tillegg prioriteres statlige midler til prosjektet *Breivika – Lerstad* i Møre og Romsdal som innebærer bygging av ny innfartsveg til Ålesund. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Det er lagt til grunn en planramme på 620 mill. kr til tiltak innenfor ulike programområder på

Tabell 10.40 Nøkkeltall og virkningsberegninger E136 Måndalstunnelen – Våge

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 320 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 160 mill. kr |
| Annen finansiering | 160 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk nettonytte | - 300 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 20 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader for næringslivet | 10 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0-1 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | 0 tonn |

E136 mellom Dombås og Ålesund i perioden 2010-2019, hvorav 200 mill. kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres blant annet bygging av gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak samt mindre utbedringer med vekt på å ta igjen forfall og breddeutvidelser.

Rv 70 Oppdal – Kristiansund

I første fireårsperiode fullføres den delvis bompengefinansierte utbyggingen av rv 70 på strekningen *Brunneset – Øygarden* i Tingvoll kommune i Møre og Romsdal. I tillegg fullføres oppgraderingen av *Freifjordstunnelen* i Møre og Romsdal.

Det er lagt til grunn en planramme på 270 mill. kr til tiltak innenfor ulike programområder på rv 70 mellom Oppdal og Kristiansund i perioden 2010-2019, hvorav 100 mill. kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres blant annet bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer med vekt på breddeutvidelser.

10.4.7.2 Rassikring

Rv 15 Otta – Måløy

I første fireårsperiode prioriteres oppstart på sikringen av et rasfarlig område i *Grasdalen* på Strynefjellet i Sogn og Fjordane. Det legges opp til å bygge sammenhengende rasoverbygg på rv 15 mellom Grasdaltunnelen og Oppljostunnelen. Arbeidene forutsettes gjennomført i tilknytning til den planlagte økningen av frihøyden i Strynefjells-tunnelene, jf. kapittel 10.4.7.1.

Arbeidene med å rassikre rv 15 i Grasdalen forutsettes slutført i siste seksårsperiode. I tillegg er det aktuelt å sikre rv 15 mot snøskred på strekningen *Knustugugrove* i Lom kommune i Oppland.

E136 Dombås – Ålesund

I første fireårsperiode er det satt av statlige midler til utbygging av E136 på den smale og rasutsatte

strekningen *Måndalstunnelen – Våge* i Møre og Romsdal. Prosjektet må ses i sammenheng med den planlagte byggingen av ny bru over Tresfjorden, jf. kapittel 10.4.7.1. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektene.

I siste seksårsperiode er det blant annet aktuelt å sikre E136 mot snøskred på strekningen *Dølsteinfonna* i Rauma kommune i Møre og Romsdal.

Prosjektet E136 Måndalstunnelen – Våge

Eksisterende E136 mellom Måndalstunnelen og Våge i Rauma kommune er smal, med vegbredde ned mot 5,8 m på deler av strekningen. I tillegg er det registrert fire rasutsatte punkt på strekningen. Årsdøgntrafikken er om lag 1 600 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på om lag 11 prosent.

Prosjektet omfatter bygging av ny tunnel vestover fra den eksisterende Måndalstunnelen til Våge. I det alternativet som Statens vegvesen vurderer som mest aktuelt, er tunnelengden om lag 3,6 km. I tillegg inngår om lag 0,4 km ny veg i dagen samt justering av eksisterende veg.

Det foreligger ingen formelle planer for prosjektet, men arbeidet med reguleringsplan er startet opp. På grunn av manglende planavklaring er det knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslag og virkningsberegninger.

Det foreligger ikke lokalpolitiske vedtak om delvis bompengefinansiering av prosjektet. Det arbeides imidlertid med et felles finansieringsopplegg for dette prosjektet og Tresfjordbrua, basert på 50 prosent bompengefinansiering.

Rv 70 Oppdal – Kristiansund

I første fireårsperiode prioriteres oppstart på rassikringen av rv 70 langs *Oppdølstranda* i Møre og Romsdal. Arbeidene forutsettes slutført i siste seksårsperiode.

Tabell 10.41 Nøkkeltall og virkningsberegninger rv 70 Oppdølstranda

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 600 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 400 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 200 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 530 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 80 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 30 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0-1 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | + 170 tonn |

Prosjektet Rv 70 Oppdølstranda

Det er tre tunneler og ett rasoverbygg på eksisterende rv 70 mellom Sunndalsøra og Oppdøl i Sunndal kommune. I tillegg er det utført raskringstiltak mellom tunnelene, blant annet oppsetting av nett. Oppdølstranda er likevel vurdert som den mest rasutsatte strekningen i Møre og Romsdal. En av tunnelene har dessuten frihøyde på 3,9 m, og en av tunnelene er så smal at det skaper problemer dersom store kjøretøy møtes. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 2 500 kjøretøy.

Prosjektet omfatter bygging av ny tunnel på strekningen. Det foreligger ingen formelle planer for prosjektet, men arbeidet med reguleringsplan er startet opp. I det alternativet som Statens vegvesen vurderer som mest aktuelt, er tunnelengden om lag 7,4 km. I tillegg inngår om lag 0,4 km ny veg i dagen. I ett av alternativene kan tunnelpåkugget føre til inngrep i dyrket jord.

På grunn av manglende planavklaring er det knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslag og virkningsberegninger.

10.4.7.3 Jernbaneinvesteringer

Korridoren omfatter Hovedbanen, Dovrebanen, Gardermobanen, Gjøvikbanen, Raumabanen og Rørosbanen. Dovrebanen spiller (sammen med Hoved- og Gardemobanen) en viktig rolle i nærtrafikken inn mot Oslo og i InterCity-/regiontrafikken mot Hamar og Lillehammer, og for tilbringertrafikken til og fra Gardermoen. Dovrebanen er viktig for godstrafikken med tog til Åndalsnes, Trondheim og videre nordover til Fauske/Bodø.

For at Dovrebanen skal bli en effektiv og attraktiv jernbane i framtiden må det i første omgang bygges dobbeltspor på den sterkt trafikkbelastede strekningen mellom Eidsvoll og Hamar. På lengre sikt bør dobbeltsporet forlenges til Lillehammer. På strekningen Lillehammer – Trond-

heim bør banen utvikles med kryssingsspor for å tilrettelegge for økt godstrafikk. Lokalt er det gjort vurderinger omkring mulighetene for elektrisering av Rørosbanen. For å sørge for tilstrekkelig framføringskapasitet på jernbane i korridoren med særlig henblikk på å møte godstransportens behov må den videre utviklingen av Rørosbanen og Dovrebanen ses i sammenheng.

Gjennom utbygging av kryssingsspor legger Samferdselsdepartementet til rette for en dobling av godskapasiteten og kjøring med inntil 600 m lange tog. Økt kryssingskapasitet vil også komme persontrafikken til gode gjennom mer robust og pålitelig trafikkavvikling og større fleksibilitet til å håndtere driftsavvik mellom ulike togtyper. Det legges opp til å utvide godsterminalkapasiteten på Alnabru for å sikre tilstrekkelig kapasitet i et 20-30års perspektiv.

Framtidig hastighetsstandard nord for Steinsrud vil bli vurdert nærmere fram mot neste rulleplan av Nasjonal transportplan, bl.a. i lys av diskusjonen om ev. utbygging til høyhastighetsbanestandard på utvalgte fjernstrekninger, jf. kapittel 10.1.2.

Ved utgangen av planperioden vil de planlagte investeringene øke den samlede dobbeltsporlengden på Dovrebanen med 33,5 km i planperioden. Videre legges det opp til å bygge/forlenge 8-12 kryssingsspor.

Oppetid i slutten av planperioden forventes å øke fra 98,4 pst til 99,4 pst på Hovedbanen, fra 98,2 pst til 99,3 pst på Dovrebanen og fra 98,8 pst til 99,5 pst på Gardemobanen.

Regularitet i slutten av planperioden forventes å øke fra 98,8 pst til 99,4 pst på Hovedbanen og Dovrebanen og fra 98,7 pst til 99,5 pst på Gardemobanen.

Prosjektene Langset-Kleverud og Kleverud-Steinsrud vil til sammen beslaglegge i underkant av 10 daa dyrket mark.

Tabell 10.42 Nøkkeltall og virkningsberegninger Langset – Kleiverud – Steinsrud

| | |
|---|-----------------|
| Kostnadsanslag | 6 919 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 2 000 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 4 524 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | -3 566 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 3 678 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 847 mill. kr |
| Reduksjon i antall skadde og drepte i gjennomsnitt per år | 7-8 personer |
| CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | -8 564 tonn |

Alnabru godsterminal

Ved inngangen til planperioden gjennomføres det mindre kapasitetsøkende tiltak på eksisterende godsterminal på Alnabru. Det er imidlertid behov for en større terminalutvidelse som sammen med de kapasitetsøkende tiltakene i dagens terminal mer enn dobler kapasiteten. Tiltakene er også en tilpasning til strukturendringene i det norske godstransportmarkedet for jernbane, hvor containertransporten nå er den dominerende transportformen. Utbyggingsprosjektet er ikke ferdig planlagt og kostnadsoverslaget er derfor usikkert.

Det er forløpig avsatt 1000 mill. kr til prosjektet i planperioden, hvorav 850 mill. kr i perioden 2010-2013 og 150 mill. kr i perioden 2014-2019.

Dobbeltspor Langset – Kleiverud – Steinsrud

Mellom Eidsvoll og Hamar startes prosjekt nytt dobbeltspor Langset – Kleiverud – Steinsrud opp i første fireårsperiode. Jernbaneverket har i samarbeid med Statens vegvesen utarbeidet kommunedelplaner for ny dobbeltsporet jernbane og ny firefelts E6 på den 17 km lange strekningen mellom Minnesund og Kleiverud. En samtidig utbygging av veg- og jernbaneanlegget på hele strekningen mellom Minnesund og Kleiverud er beregnet å gi en besparelse i anleggskostnadene på i størrelsesorden 300–400 mill. kr. I tillegg vil samtidig utbygging gi miljømessige, anleggstekniske og framdriftsmessige gevinster.

Med et vedtak om reguleringsplan for det samlede jernbane- og veganlegget 1. halvår 2010, vil anleggsarbeidene kunne igangsettes i 2011. Anlegget vil da kunne ferdigstilles i 2014/15.

Strekningen mellom Eidsvoll og Hamar er i utgangspunktet planlagt for en hastighet på 200

km/t med konvensjonelt materiell. Gjennom det videre planarbeidet for strekningen nord for Kleiverud vil gevinster og konsekvenser ved tilrettelegging for hastigheter på 250 km/t eller mer bli vurdert, jf. nærmere omtale i kapittel 10.1.2. Banen skal kunne brukes av både regiontog, fjerntog, godstog og eventuelle høyhastighetstog.

Detaljplanarbeidet for videre utbygging av strekningen Kleiverud – Steinsrud gjennomføres for å klargjøre videreføring av utbyggingen på denne strekningen i siste halvdel av planperioden.

Rauma-, Røros-, Solør- og Gjøvikbanen

På Raumabanen, som spiller en rolle i både gods- og turistsammenheng, gjennomføres ordinære drifts- og vedlikeholdsoppgaver. I tillegg til ordinær drift og vedlikehold på Rørosbanen planlegges fornyelse av sviller mellom Elverum og Kopang, og enkelte plattformer må forlenges for å oppfylle nye krav i Sikkerhetsforskriften. På deler av Solørbanen planlegges i tillegg til ordinær drift og vedlikehold å foreta sville- og skinnebytte. På Gjøvikbanen, som i godssammenheng betraktes som en del av Bergensbanen, planlegges forlengelse av eksisterende og bygging av nye kryssingsspor. Kryssingssporene vil også være til nytte for persontrafikken. Kontaktledningsanlegget skal fornyes mellom Roa og Gjøvik.

10.4.7.4 Infrastruktur for lufttransport

De største lufthavnene i korridoren er Oslo lufthavn, Gardermoen; Ålesund lufthavn, Vigra; Molde lufthavn, Årø; Kristiansund lufthavn, Kvernberget, og Trondheim lufthavn, Værnes. Korridoren har videre to regionale lufthavner med statlige kjøp av flyruter.

De viktigste strekningene i korridoren er:

| Strekning | Antall passasjerer 2008 i hele 1000 |
|---------------------|--|
| Oslo – Trondheim | 1 634 |
| Oslo – Kristiansund | 166 |
| Oslo – Molde | 242 |
| Oslo – Ålesund | 481 |
| Trondheim – Ålesund | 95 |

Oslo lufthavn, Gardermoen, er hovedflyplass for Østlandsområdet og Norges klart største lufthavn. Totalt reiste 19 mill. passasjerer til og fra lufthavnen i 2008. Dette utgjorde 45 pst av passasjertrafikken i Norge. Gardermoen hadde 65 pst av utenlandspassasjerene og 35 pst av innlandspassasjerene. Det er sterkt økende press på terminal- og rullebanekapasiteten ved lufthavnen.

Halvparten av alle reiser over Værnes går til/fra Gardermoen. Lufthavnene i Ålesund, Molde og Kristiansund har mesteparten av sin trafikk mot Gardermoen.

I perioden 2009-2013 er det planlagt investeringer for totalt 5-6 milliarder kroner på Gardermoen. Hoveddelen av investeringskostnadene knytter seg til første fase av utbyggingen av ny terminal 2. Utbyggingen kan føre til behov for å gjøre tiltak på jernbanestasjonen. Regjeringen er opptatt av å styrke Gardermoen som knutepunkt for luftfarten i Norge for å sikre at ytterligere nettverkseffekter kan tas ut til nytte for folk og næringsliv i hele landet. Avinor har ikke funnet rom i sitt investeringsbudsjett for kapasitetsutvidelser på Værnes i perioden 2009-2013.

10.4.8 Korridor 7 Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen (kart)

10.4.8.1 Riksveginvesteringer

Korridoren er en viktig transittkorridor mellom Sør- og Nord-Norge samtidig som den binder sammen naboregioner. I planperioden legger regjeringen særlig vekt på å utbedre flaskehalsar særlig på E6, målrettet innsats mot ulykkestrekninger og skape større sammenhengende vegstandard.

I løpet av planperioden vil antall km uten gul midtstripe i korridoren bli redusert med 73 pst som følge av oppgraderingen av 60 km som i dag mangler gul midtstripe. Etter dette gjenstår kun 23 km riksveg uten gul midtstripe i denne korridoren. Det blir dessuten bygget fem km ny firefeltsveg. I tillegg vil det bli gjennomført rassingstiltak, etablert midtrekkverk bl.a. på E6

mellom Trondheim og Steinkjer, bygget gang- og sykkelveger, samt gjennomført andre trafikksikkerhetstiltak, bl.a. mot utforkjøringsulykker.

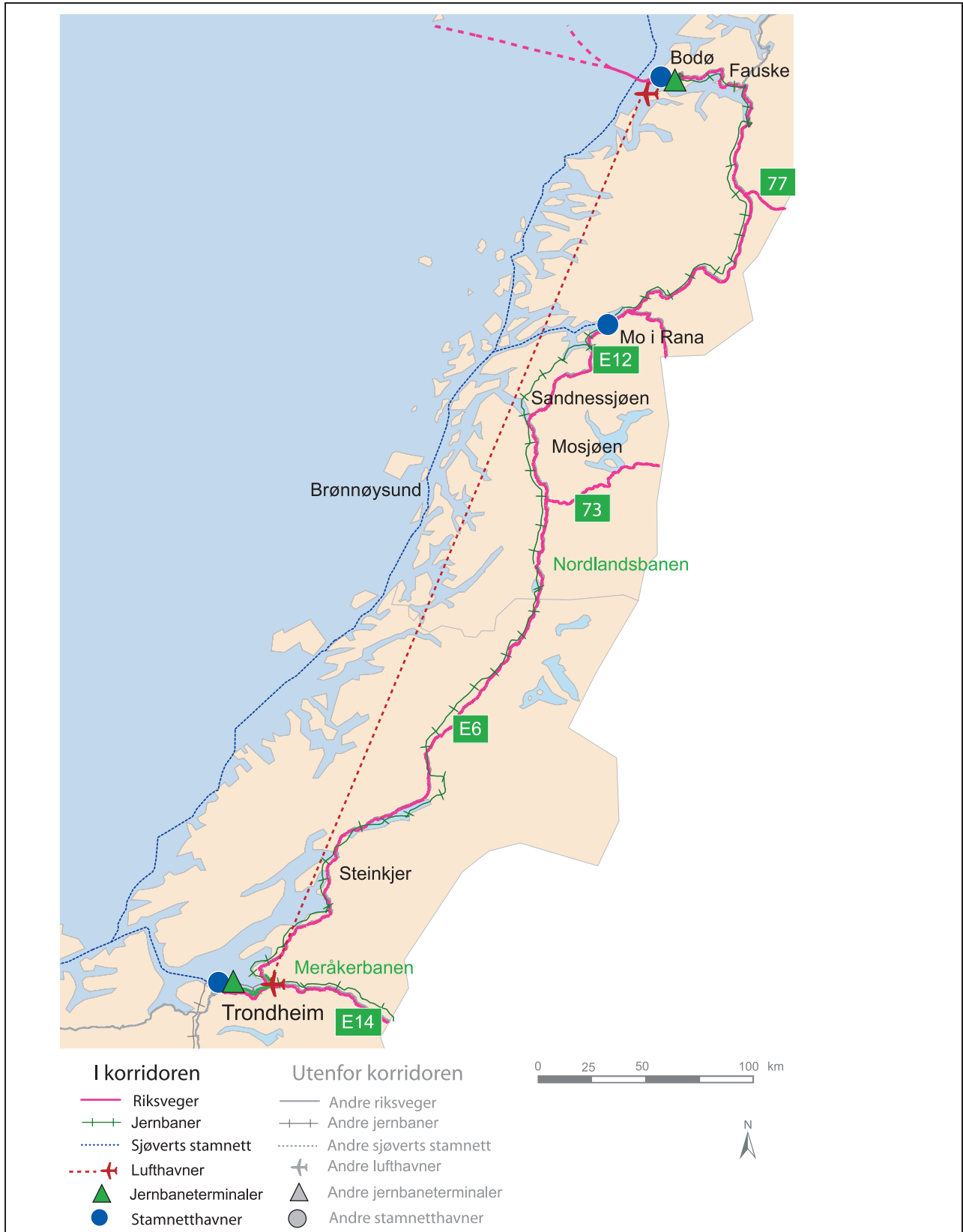
Siste del av prosjektet E6 *Vist – Jevika – Selli* i Nord-Trøndelag åpnes for trafikk sommeren 2009, men noen restarbeider vil gjenstå til første fireårsperiode. I tillegg gjennomføres prosjektet E6 *Værnes – Kvithammar* som er vedtatt delvis bompengefinansiert gjennom utvidelse av innkrevingsordningen for E6 Trondheim – Stjørdal. I Nordland fullføres det vedtatte prosjektet E6 *Majavatn* i Grane kommune. I tillegg fullføres prosjektet *rv 80 Røvika – Strømsnes* i Fauske kommune, som en del av Vegpakke Salten, fase 1.

I første fireårsperiode prioriteres også omlegging av E6 på strekningen *Harran – Nes bru* med bygging av ny bru over Namsen i Grong kommune i Nord-Trøndelag. I tillegg legges det opp til å videreføre utbedringen av E6 i Nordland ved at det foreslås statlige midler til strekningen *Brenna – Brattås – Lien* i Grane kommune. Lokalt arbeides det med opplegg for delvis bompengefinansiering av den videre utbyggingen av E6 på Helgeland. Framdriften på dette prosjektet vil derfor være avhengig av om det blir tilslutning til et slikt opplegg.

Det er lagt til grunn at utbyggingen av rv 80 mellom Fauske og Bodø videreføres ved at det blir tilslutning til den planlagte *Vegpakke Salten, fase 2*. Prioriteringene innenfor pakken forutsettes nærmere detaljert gjennom arbeidet med bompengesaken og arbeidet med handlingsprogrammet. Det er imidlertid ønskelig at prosjektet *Løding – Vikan* blir gjennomført så raskt som mulig. Prosjektet vil blant annet erstatte interimsbrua som ble åpnet for trafikk i februar 2009, gjennom bygging av ny bru over Hopsfjorden. I tillegg vil prosjektet eliminere den rasutsatte strekningen Hophamran. Lokaliseringen av bomstasjoner i forbindelse med Vegpakke Salten fase 2 er ikke avklart, men det har så langt vært lagt til grunn at disse skal plasseres i byområdet. Det vurderes nå å etablere en egen bomstasjon i tilknytning til prosjektet *Løding – Vikan*, slik at det sikres bedre sammenheng mellom nytte og betaling.

Prosjektet E6 Brenna – Brattås – Lien

Dagens E6 har dårlig standard med smal veg og dårlig bæreevne. Store deler av strekningen har dårlig horisontal- og vertikalkurvatur. Deler av strekningen har nedsatt fartsgrense på grunn av



Figur 10.28 Korridor 7 TrondheimBodø med armer til svenskegrensen

Tabell 10.43 Nøkkeltall og virkningsberegninger E6 Brenna – Brattås – Lien

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 700 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 350 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 350 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 620 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 100 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 60 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0-1 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | - 200 tonn |

randbebyggelse, og det er behov for avkjørselssanering. Årsdøgntrafikken på strekningen varierer mellom om lag 1 500 og 1 900 kjøretøy. Tungtrafikkandelen varierer mellom 20 og 27 prosent.

Prosjektet omfatter dels utbedring og dels ombygging av E6 på en om lag 29 km lang strekning. På strekningen Brenna – Brattås vil prosjektet innebære nærføring til to kulturminner og fire naturmiljøer.

Det foreligger vedtatte reguleringsplaner for strekningen Brenna – Brattås. For strekningen Brattås – Lien pågår arbeid med kommunedelplan. Det er derfor knyttet usikkerhet til valg av løsning på deler av strekningen. På grunn av manglende planavklaring er det også knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslag og virkningsberegninger. Dersom det ikke blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av E6-utbyggingen på Helgeland, fullføres prosjektet E6 Brenna – Brattås – Lien med statlige midler i siste seksårsperiode. I tillegg legges det til grunn videreføring av Vegpakke Salten fase 2. I siste seksårsperiode er det også aktuelt å prioritere statlige midler til følgende større prosjekter:

- Videre utbygging av E6 til firefelts veg på strekningen *Kvithammar– Åsen* i Stjørdal og Levanger kommuner i Nord-Trøndelag. Samferdselsdepartementet legger til grunn at fylkeskommunens ønsker om en samordnet utbedring av E6 og Trønderbanen i området blir utredet, inkludert opplegg for delvis bompengefinansiering av E6-utbyggingen.
- Videre utbygging av E6 på strekningen *Selli – Asp – Sem* i Steinkjer kommune i Nord-Trøndelag.
- Utbedring av *E6 Mosjøen – Osen* i Nordland. Strekningen har dårlig geometrisk standard og dårlig bæreevne. Dersom det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av E6-utbyggingen på Helgeland, vil det være mulig å forsere utbedringen.

- Utbedring av *E6 Mo – Bolna* i Nordland. Strekningen er smal og har dårlig geometrisk standard og dårlig bæreevne. Dersom det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av E6-utbyggingen på Helgeland, vil det være mulig å forsere utbedringen.
- Utbedring av *E6 Sørøelva – Borkamo i Nordland*. Strekningen har dårlig geometrisk standard.

Det er lagt til grunn en planramme på 1 680 mill. kr til tiltak innenfor ulike programområder på E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger i perioden 2010-2019, hvorav 550 mill. kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres blant annet trafiksikkerhetstiltak som etablering av midtrekkverk på delstrekninger på E6 mellom Trondheim og Steinkjer og tiltak mot utforkjøringsulykker. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer med vekt på å ta igjen forfall.

10.4.8.2 Rassikring

I første fireårsperiode prioriteres midler til delfinansiering av prosjektet rv 80 Løding – Vikan der sikring av det rasutsatte partiet *Hopshamran* inngår, jf. nærmere omtale av prosjektet i kapittel 10.4.8.1.

I siste seksårsperiode er det blant annet aktuelt å rassikre E6 gjennom bygging av tunnel i *Langsetberga* i Snåsa kommune i Nord-Trøndelag.

10.4.8.3 Jernbaneinvesteringer

I korridoren inngår Nordlandsbanen og Meråkerbanen. Nordlandsbanen er hovedåren for frakt av landverts gods på strekningen mellom Trondheim og Bodø. Persontrafikken er todelt; lokaltrafikk på strekningene Trondheim – Steinkjer og

Fauske – Bodø, samt regiontog mellom Trondheim, Mosjøen, Mo i Rana og Bodø.

Regjeringen har i inneværende periode prioritert utbygging av fjernstyringsanlegg og bygging av kryssingsspor for å øke kapasiteten Nordlandsbanen, bedre regulariteten og sikkerheten, og redusere kjøretiden. Regjeringen foreslår å forsterke innsatsen for å utvikle Nordlandsbanen som en attraktiv godsbane i planperioden. Regjeringen ønsker en helhetlig oppgradering av «Trønderbanen» (dvs. persontrafikktilbudet mellom Støren – Trondheim – Steinkjer) for å utvikle dette området som en mer integrert bo- og arbeidsmarkedsregion. Det foreslås også å gjennomføre kapasitetsøkende tiltak og vurdere stasjonstiltak som åpner for en videre utvikling av Salten-pendelen mellom Bodø og Fauske.

For godstrafikken vil det bli bygget ut økt kryssingsspor kapasitet på banen for å kunne trafikere med 600 m lange tog. Målet er å legge til rette for en kapasitet som gjør det mulig å doble godsmengden på Nordlandsbanen i planperioden. Ferdigstillelse av fjernstyringssystemet vil øke kapasiteten for gods og gjøre trafikkavviklingen mer robust. Bygging av Gevingåsen tunnel vil korte reisetiden og gi større kapasitet for både gods- og persontog. Det planlegges en trinnvis utvikling av Trønderbanen langs dagens trasé med utgangspunkt i utviklingsplanen som Jernbaneverket har utarbeidet i dialog med lokale myndigheter. Ytterligere moderniseringstiltak, som for eksempel elektrifisering av Trønderbanen, vil bli vurdert i andre del av planperioden.

Meråkerbanen er oppgradert til 22,5 tonn aksellast for godstog. I tillegg til ordinært vedlikehold gjennomføres noe sville- og skinnebytte i planperioden. Samtidig med vurdering av elektrifisering av Trønderbanen vil også elektrifisering av Meråkerbanen, inklusiv behov for fjernstyring og annen opprustning av banen, bli vurdert.

Ved utgangen av planperioden vil det på Nordlandsbanen være bygget/forlenget 7-9 kryssingsspor.

Oppetiden på Meråkerbanen og Nordlandsbanen forventes opprettholdt på henholdsvis 99,7 og 99,3 pst i planperioden. Regulariteten på Nordlandsbanen forventes å øke fra 98,0 til 99,0 pst, mens regulariteten på Meråkerbanen forventes opprettholdt på 98,6 pst i planperioden.

I første fireårsperiode fullføres to større prosjekter på Nordlandsbanen; det gjelder *fjernstyring av Nordlandsbanen* og *Gevingåsen tunnel*.

Arbeidet med å etablere *fjernstyring av togtrafikken mellom Trondheim og Bodø* planlegges full-

ført i planperioden på den gjenstående delen av strekningen Mosjøen – Bodø. Dette vil gi både økt sikkerhet og økt kapasitet og sikre en vesentlig bedret punktlighet og effektivitet i togframføringen. Prosjektet vil også forenkle drifts- og vedlikeholdsoppgavene og gi reduserte driftsutgifter gjennom utfasing av manuell betjening. Prosjektet har et kostnadsoverslag på 620 mill. kr og rest å bevilge etter 2009 er 121 mill. kr. Sluttkostnad og ferdigstillelse avhenger av løsning for nytt sikringsanlegg på strekningen.

Strekningen Hommelvik – Hell er begrensende i forhold til trafikkøkningen og forventet vekst. Byggingen av *Gevingåsen tunnel* med nytt enkeltspor forkorter traseen med 1,7 km. Både person- og godstrafikk vil få nytte av prosjektet. Den nye traseen gjør det mulig å redusere reisetiden for persontog med fire minutter, og øke kapasiteten på Nordlandsbanen. Tunnelprosjektet vil også føre til vesentlig reduksjon i Jernbaneverkets vedlikeholdskostnader.

Tunnelen bygges for mulig hastighet på 210 km/t, men på grunn av begrensninger i begge ender av tunnelen i møte med eksisterende infrastruktur, vil tunnelen i første omgang bli skiltet for 130 km/t. I tillegg blir tunnelen klargjort i høyde for elektrisk togdrift. Prosjektet har et kostnadsanslag på 635 mill. kr og rest å bevilge etter 2009 er 354 mill. kr.

Utvikling av Trønderbanen

Utvikling av Trønderbanen er høyt prioritert og det legges opp til å sette i gang tiltak i tillegg til Gevingåsen tunnel allerede i første fireårsperiode. Jernbaneverket har i dialog med lokale myndigheter utarbeidet en utviklingsplan for Trønderbanen på strekningen Trondheim – Steinkjer, der også tiltak sørover til Støren er vurdert. I utredningen, som primært er rettet mot persontrafikken, er det analysert nødvendige tiltak for å redusere reisetiden. Planen viser at det er mulig å redusere reisetiden ned til 1 time og 10 minutter mellom Trondheim og Steinkjer fra dagens 2 timer og 6 minutter, gjennom en trinnvis utbygging langs dagens trasé. Regjeringen har vært opptatt av å få en rask realisering av Gevingåsen tunnel som er det første trinnet i denne planen.

I planperioden er det avsatt 1020 mill. kr i statlige midler til oppgraderingstiltak på Trønderbanen, fordelt med 200 mill. kr i første fireårsperiode og 820 mill. kr i siste seksårsperiode. I perioden 2010-2013 foreslås forlengelse og ombygging av kryssingsspor slik at tog kan kjøre samtidig

inn på stasjoner, ny bru over Stjørdalselva og sporomlegging på Hell. Sammen med ferdigstillingen av Gevingåsen tunnel vil dette redusere kjøretiden til 1 time og 45 minutter mellom Trondheim og Steinkjer.

Som grunnlag for en vurdering av en framtidig elektrifisering av banestrekningen og hva dette vil koste, må det foretas mer detaljerte utredninger. Fylkeskommunen ønsker å legge opp til en helhetlig utbedring av veg og bane på strekningen Stjørdal – Steinkjer, herunder vurdere hvordan særlig bompengefinansiering rettet både mot veg og bane, kan bidra i en samlet finansieringspakke. Regjeringen er oppatt av å ha en god dialog med regionale myndigheter om hvordan en helhetlig oppgradering av banen best kan gjennomføres innenfor de aktuelle finansielle rammene.

10.4.8.4 Infrastruktur for sjøtransport

I første fireårsperiode vil det bli gjennomført farledstiltak i Torgværleden som er en 11 km lang led med betydelig trafikk som er utsatt for syd- og nordvestlige vinder og mye havsjø. Farleden har begrenset bredde og store kursendringer over en kort distanse. En utdyping ned til 13 meter, med et kostnadsanslag på 55 mill. kr, vil gi økt sikkerhet.

I andre del av planperioden planlegges farledstiltak i tilknytning til:

- Haverskjærgrunnen/Humulråsa (Vikna og Nærøy). Utdyping ned til 12 meter. Leden benyttes av større fartøy og med stor dypgående, spesielt ved dårlig vær. Tiltaket vil bedre fremkommeligheten og sikkerheten.
- Leiskjærgrunnen (Bjugn). Utdyping i en trang hovedled som vil øke sikkerheten og fremkommeligheten.
- Risværflu (Nærøy). Hovedled som Hurtigruten og annen trafikk i transitt langs kysten, samt trafikk til/fra Rørvik benytter. Tiltaket består i utdyping og vil øke sikkerheten.
- Olstokvær (Meløy). Utdyping i hovedled sør for Bodø. Leden er trang med hyppige rettingsendringer. Tiltaket består i utdyping ned til 13 meter, og vil gjøre det enklere å navigere og dermed øke sikkerheten.
- Bodø havn. Tiltaket består i utdyping på to steder i leden inn til Bodø havn. Tiltaket vil medføre økt sikkerhet og gi større fartøy bedre tilgang til havna.

10.4.8.5 Infrastruktur for lufttransport

De største lufthavnene i korridoren er Trondheim lufthavn, Værnes, og Bodø lufthavn. Korridoren har videre seks regionale lufthavner med statlige kjøp. Her kjøper Samferdselsdepartementet flyruter til og fra Bodø og Trondheim.

De viktigste strekningene innen og ut av korridoren er:

| Strekning | Antall passasjerer i 2008 i hele 1000 |
|------------------|--|
| Bodø – Mo i Rana | 56 |
| Trondheim – Bodø | 298 |
| Bodø – Tromsø | 285 |
| Oslo – Bodø | 629 |

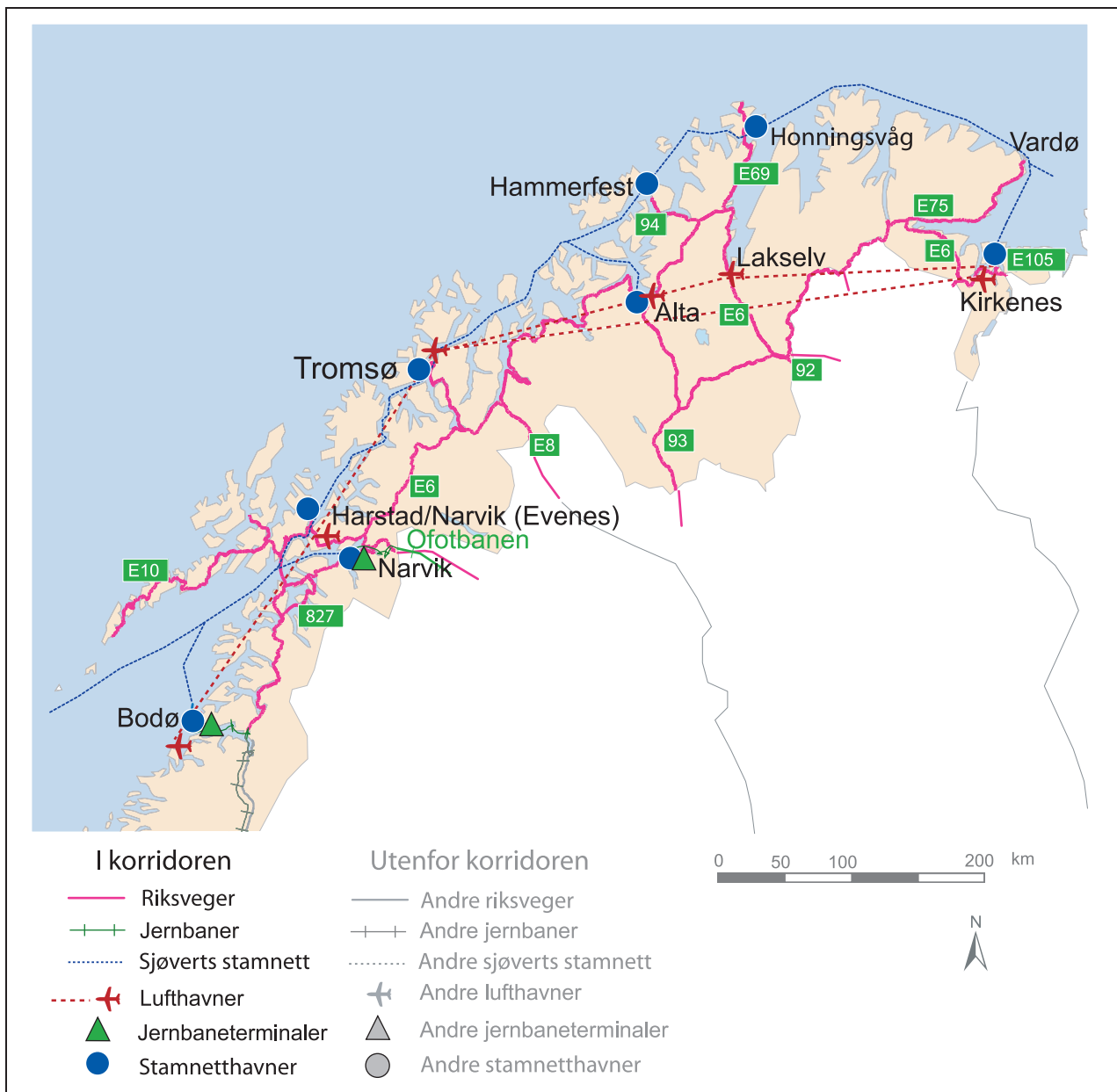
Ved Bodø lufthavn er det ingen større investeringsprosjekter i Avinors foreliggende investeringsplan.

Investeringsplaner på Værnes er omtalt i avsnitt 10.4.7.4.

10.4.9 Korridor 8 Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med arm til Lofoten, og til grense mot Sverige, Finland og Russland

Det er behov for en omfattende oppgradering av infrastrukturen i denne delen av landet for å bedre fremkommeligheten for folk og styrke næringslivets vekstkraft. I tillegg er en opprustning av de viktigste infrastrukturaksene i Nord-Norge viktig for å styrke Norges strategiske posisjon i nordområdene. Regjeringen forslår en kraftig økning i bevilgningene sammenlignet med NTP 2006-2015 som en del av regjeringens nordområdestrategi.

På vegsiden gir dette rom for mange viktige utbyggingsprosjekter på E6. Det legges opp til at man i løpet av perioden skal gjennomføre alle de tre viktigste gjenstående utbyggingsprosjektene på E8 mellom Tromsø og riksgrensen mot Finland. Også den eneste vegforbindelsen mellom Norge og Russland E105 skal rustes opp. Dette vil styrke grunnlaget for næringsutvikling og øst-vestkontakt vesentlig. Når regjeringen i tillegg foreslår å gjennomføre viktige farledstiltak inn mot Tromsø havn vil også dette bidra til å styrke Tromsø som knutepunkt for godstransport. Flere farledstiltak vil bidra til mer effektiv og sikker utvikling av skipstrafikken. Utviklingen av Kirkenes lufthavn, Høybukta, vil være viktig for å styrke Kirkenes' strategiske posisjon og for å skape



Figur 10.29 Korridor 8 Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland

en attraktiv innfallsport fra Norge mot Nord-Vest Russland, jf. omtalen i kapittel 8.4 om oppfølgingen av Nordområdestrategien.

10.4.9.1 Riksveginvesteringer

Regjeringen vil styrke E6 som er hovedferdselsåren gjennom landsdelen. I tillegg vil det bli satset på særlige prosjekter knyttet til regjeringens nordområdestrategi. Korridoren er koblet til to utenlandskorridorer, en mot Nordvest-Russland og en mot Sverige og Finland. Regjeringen ønsker

å styrke begge utenlandskorridorene, som et ledd i oppfølgingen av nordområdestrategien.

I løpet av planperioden vil det bli gjennomført flere større utbyggingsprosjekter på E6 mellom Bodø og Kirkenes; det største vil være bygging av ny bru over Rombak ved Narvik. Den planlagte opprustingen av E8, bl.a. Sørbotn – Laukslett, vil gi en vesentlig bedre standard på den viktige vegruta mellom Tromsø og riksgrensen mot Finland. I tillegg vil det bli gjennomført store rassikrings tiltak bl.a. på E10 i Vest-Lofoten. Den foreslåtte innsatsen vil også føre til at 50 km riksveg vil få gul midtstripe.

Tabell 10.44 Nøkkeltall og virkningsberegninger E6 Kråkmofjellet

| | |
|---|---------------|
| Kostnadsanslag | 200 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 60 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 140 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk nettonytte | |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | Ikke beregnet |

E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger (E8 Nordkjosbotn – Fauske og E10 Riksgrensen – Å)

I første fireårsperiode prioriteres oppstart på utbedringen av E6 over *Kråkmofjellet* i Nordland. I tillegg foreslås statlige midler til å starte omlegging av E6 ved Narvik gjennom bygging av *ny bru over Rombaken*. Prosjektet er en viktig del av regjeringens strategiske satsing på en helhetlig oppgradering av E6 gjennom landsdelen i tråd med fylkenes ønsker. Prioriteringen er betinget av at det blir enighet om et finansieringsopplegg for prosjektet. Foreløpig er det lagt til grunn både statlige midler over vegbudsjettet, bompenger, tilskudd som følge av besparelser ved nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes, og tilskudd fra Narvik kommune. Utbygging av E6 gjennom *Narvik sentrum* er forutsatt fullfinansiert med bompenger.

I første fireårsperiode foreslås også statlige midler til å starte utbyggingen av E8 på strekningen *Sørbotn – Lauksett* inn mot Tromsø. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Prosjektet E6 Kråkmofjellet

Dagens veg har sterk stigning i kombinasjon med en skarp kurve. Strekningen er derfor en flaskehals for tungtransporten. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 1 200 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på 25 prosent.

Det er tidligere forutsatt en mindre omfattende omlegging av vegen med utjevning av stigning og kurvatur. Det vurderes nå som mer aktuelt med en større ombygging. Det forligger ikke formelle planer for prosjektet. Følgelig er det knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslaget.

Prosjektet E6 Bru over Rombaken

E6 mellom Narvik og Bjerkvik har dårlig standard både når det gjelder vegbredde, kurvatur og bæreevne. Standarden er dårligst på sørsiden av Rombaken der vegen er svært ulykkesbelastet. Strekningen mellom Trældal og Leirvik på nordsiden av fjorden er rasutsatt. Som følge av at Narvik har utviklet seg til et knutepunkt for distribusjon av gods, har trafikkveksten vært høy de siste årene. Årsdøgntrafikken på strekningen er i dag om lag 2 900 kjøretøy.

Tabell 10.45 Nøkkeltall og virkningsberegninger E6 Bru over Rombaken

| | |
|---|------------------|
| Kostnadsanslag | 2 200 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 200 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 ¹ | 520 mill. kr |
| Annen finansiering | 1 480 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk nettonytte | + 1 200 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 4 000 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 2 000 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0-1 personer |
| CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | - 4 500 tonn |

¹ Inkl. 150 mill. kr fra post 31 Rassikring.

Tabell 10.46 Nøkkeltall og virkningsberegninger E6 Narvik sentrum

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 450 mill. kr |
| Annen finansiering | 450 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 110 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 220 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 80 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0-1 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | - 300 tonn |

Prosjektet omfatter bygging av ny bru over Rombaken med tilstøtende vegger. Total veglengde er om lag 6,4 km der brua utgjør 1,5 km. I prosjektet inngår også bygging av tunnel på eksisterende veg for å eliminere rasfaren på strekningen mellom Trældal og Leirvik. Prosjektet vil føre til en innkorting på 18 km, og reisetiden mellom Narvik og Bjerkvik og Harstad/Narvik lufthavn Evenes blir redusert med om lag 20 minutter. I tillegg elimineres rasfarlige og ulykkesutsatte strekninger. Prosjektet har negative konsekvenser for natur- og kulturmiljø.

Det foreligger vedtatt reguleringsplan for prosjektet. Narvik kommune har fattet prinsippvedtak om å gå videre med et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Det vises for øvrig til omtale i kapittel 10.1.3.

Prosjektet E6 Narvik sentrum

Narvik sentrum er sterkt trafikkbelastet. Utviklingen av Narvikterminalen/havna til trafikkknutepunkt for godstransport, kombinert med øvrig byutvikling, har ført til høy trafikkvekst de siste årene. Mye av godstransporten ut fra Narvikterminalen foregår om natten, noe som er til stor sjenanse for bosettingen langs E6. Årsdøgntrafikken på E6

gjennom byen er vel 5 000 kjøretøy, og strekningen er ulykkesbelastet.

Prosjektet omfatter bygging av tunnel for gjennomgangstrafikken. Arbeidet med kommunedelplan pågår. To alternative tunneltraseer med forskjellige kombinasjoner av tilleggstiltak er utredet. Tunnelinnslagene vil føre til inngrep i en park. På grunn av manglende planavklaring er det knyttet usikkerhet til kostnadsanslag og virkningsberegninger.

Narvik kommune har fattet prinsippvedtak om å gå videre med et opplegg for bompengefinansiering av prosjektet. Forutsatt tilslutning til at prosjektet fullfinansieres med bompenger, kan det være aktuelt med anleggsstart i første fireårsperiode.

Prosjektet E8 Sørbotn – Laukslett

E8 er hovedinnfartsvegen til Tromsø. Vegen langs Ramfjorden er smal og går gjennom et område med randbebyggelse og mange direkte avkjørsler. Det er redusert fartsgrense på store deler av strekningen, og det mangler gang- og sykkelveg på det meste av strekningen. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 4 000 kjøretøy.

Tabell 10.47 Nøkkeltall og virkningsberegninger E8 Sørbotn – Laukslett

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 800 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 200 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 200 mill. kr |
| Annen finansiering | 400 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 130 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 600 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 160 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0-1 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | + 2 000 tonn |

Tabell 10.48 Nøkkeltall og virkningsberegninger E6 Sørkjosfjellet

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 500 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 100 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 400 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 400 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 50 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 10 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0-1 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | - 20 tonn |

Prosjektet omfatter omlegging av E8 utenom bebyggelsen gjennom bygging av vel 9 km ny veg, inkl. ny bru over fjorden i nord. Det skal bygges gang- og sykkelveg langs den delen av eksisterende veg som blir en del av rv 91. Omleggingen vil føre til at kjørelengden mellom Balsfjord og Tromsø kortes ned med om lag 2 km. Utbedring av strekningen vil forbedre forbindelsen til Breivika havn. Prosjektet har noen negative konsekvenser for landskapsbildet. I tillegg vil det føre til nedbygging av om lag 40 daa dyrket eller dyrkbar jord.

Det foreligger vedtatt kommunedelplan for prosjektet. Arbeidet med reguleringsplan er ikke startet. Både Tromsø kommune og Troms fylkeskommune har fattet prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering av prosjektet.

I siste seksårsperiode legges det til grunn fullføring av prosjekter som er forutsatt startet i første fireårsperiode. I tillegg er det aktuelt å prioritere statlige midler til følgende større prosjekter:

- Bygging av ny veg, inkl. tunnel, på strekningen *E6 Sommerseth – Ulsvåg* i Nordland. Eksisterende veg på strekningen har sterk stigning og dårlig kurvatur.
- Oppstart på utbedring av strekningen *E10 Tjeldsund bru – Gullesfjordbotn* i Nordland.

Det er lagt til grunn en planramme på 1 270 mill. kr til tiltak innenfor ulike *programområder* på E6 Fauske – Nordkjotsbotn med tilknytninger i perioden 2010-2019, hvorav 410 mill. kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres mindre utbedringer med veier på tunnelsikring og tiltak for å ta igjen forfall. I tillegg prioriteres trafiksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger.

E6 Nordkjotsbotn – Kirkenes med tilknytninger (E8 Riksgrensen – Skibotn, E69, E75, E105, rv 92 og rv 93)

Prosjektet E6 vest for Alta

I første fireårsperiode videreføres den pågående utbyggingen av *E6 vest for Alta* med sikte på fullføring i siste seksårsperiode. Tiltaket er en viktig del av regjeringens nordområdestrategi. Regjeringen er opptatt av at Statens vegvesen skal få mulighet til å se utbyggingen på de gjenværende strekningene inn mot Alta i sammenheng slik at man kan sikre en mest mulig effektiv gjennomføring av ny og utbedret veg. Det legges derfor opp til å finansiere prosjektet *E6 vest for Alta* over en egen post. Sammen med gjennomførte utbedringer i inneværende planperiode vil den planlagte innsatsen gi sammenhengende standardforbedring på en over 50 km lang strekning. Alta kommune har fattet prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering av tiltak på E6 og andre sentrumsnære tiltak. Det er derfor lagt til grunn delvis bompengefinansiering av strekningen nærmest Alta.

I første fireårsperiode prioriteres også oppstart på utbedringer av E6 over *Sørkjotsfjellet* og E8 på strekningen *Riksgrensen – Skibotn* i Troms. I tillegg prioriteres oppstart på utbedringen av E105 på strekningen *Storskog – Hesseng* i Finnmark.

Prosjektet E6 Sørkjotsfjellet

Dagens veg over Sørkjotsfjellet er smal med stor stigning på begge sider av fjellet og uoversiktlige svinger. Den dårlige kurvaturen og stigningene fører til problemer særlig for tungtransporten om vinteren. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 1 500 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på 19 prosent.

Prosjektet omfatter bygging av tunnel på deler av den 14 km lange strekningen. Kommunedelplan er under utarbeidelse. Alle alternativene vil

Tabell 10.49 Nøkkeltall og virkningsberegninger E8 Riksgrensen – Skibotn

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 280 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 180 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 100 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 140 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 0 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 0 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i gjennomsnitt per år | 0-1 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | + 20 tonn |

eliminere den dårlige kurvaturen og føre til innkorting av vegen. Hvor stor innkorting blir, avhenger av valg av alternativ. På grunn av manglende planavklaring er det knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslag og virkningsberegninger.

Prosjektet E8 Riksgrensen – Skibotn

E8 er en viktig godstransportrute mot Finland. Strekningen fra riksgrensen til kryss med E6 i Skibotn er om lag 38 km. Vegbredden varierer, og 10 km har mindre enn 7 m vegbredde. I tillegg er det lange partier med stigning. En spesiell problemstrekning er Halsbakken, med om lag 1 km sterk stigning, dårlig kurvatur, smal veg og manglende grøfter. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 650 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på 18 prosent. Utbedring av E8 er en viktig del av Regjeringens nordområdestrategi. Sammen med prosjektet E8 Sørbotn – Laukslett vil opprustingen av E8 fra Skibotn til riksgrensen gi en vesentlig bedre transportstandard på ruta mellom Tromsø og Finland. Dette vil bidra til å styrke den økonomiske vekstevnen i regionen og Tromsøs rolle som knutepunkt mellom sjø og land i nordområdene.

Prosjektet omfatter i hovedsak breddeutvidelser og utbedring av kurvatur på de dårligste partiene, blant annet Halsbakken. I tillegg vil krysset

med E6 bli lagt om. Utbedring av strekningen vil kunne føre til mindre inngrep i naturmiljøet.

Det foreligger ingen formelle planer for strekningen. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslag og virkningsberegninger.

Prosjektet E105 Storskog – Hesseng

E105 er eneste vegforbindelse mellom Norge og Russland, og forbindelsen antas å få større betydning etter hvert som samhandelen med Russland øker. Strekningen fra riksgrensen til kryss med E6 ved Hesseng er om lag 10 km lang. Vegbredden er mindre enn 7,5 m på halvparten av strekningen, med en enfelts bru ved Elvenes. Vegen har dessuten dårlig kurvatur. Årsdøgntrafikken varierer mellom 640 og 1 100 kjøretøy. Utbedring av E105 er en viktig del av Regjeringens nordområdestrategi.

I Elvenes må vegen legges om på grunn av bebyggelse, og det må bygges ny bru over Pasvikelva. På resten av strekningen legges det opp til kurveutbedringer og breddeutvidelse.

Det foreligger ingen formelle planer for strekningen. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslag og virkningsberegninger.

I siste seksårsperiode legges det til grunn fullføring av prosjekter som er forutsatt startet i før-

Tabell 10.50 Nøkkeltall og virkningsberegninger E105 Storskog – Hesseng

| | |
|---|----------------|
| Kostnadsanslag | 270 mill. kr |
| Statlig finansiering 2010-2013 | 200 mill. kr |
| Statlig finansiering 2014-2019 | 70 mill. kr |
| Samfunnsøkonomisk netto nytte | - 140 mill. kr |
| Reduksjon i samfunnets transportkostnader | 0 mill. kr |
| Reduksjon i næringslivets transportkostnader | 0 mill. kr |
| Reduksjon i antall drepte og hardt skadde per år | 0 personer |
| Endring i CO ₂ -utslipp (sml. med forventet situasjon uten tiltaket) | 0 tonn |

ste fireårsperiode. I tillegg er det aktuelt å prioritere statlige midler til følgende større prosjekter:

- Utbedring av *E6 Nordkjosbotn – Hatteng* i Troms, som er den dårligste strekningen på E6 mellom Nordkjosbotn og Skibotn.
- Bygging av ny *Tana bru* på E6 i Finnmark. Eksisterende bru er smal og har dårlig bæreevne.
- Oppgradering av *rv 94 Skaidi – Hammerfest* i Finnmark som vil bli omklassifisert til riksveg i forbindelse med forvaltningsreformen. Etablring av ilandføringsanlegg for gass på Melkøya har bidratt til en kraftig trafikkøkning på rv 94 som er eneste innfartsveg til Hammerfest.

Det er lagt til grunn en planramme på 780 mill. kr til tiltak innenfor ulike *programområder* på E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger i perioden 2010-2019, hvorav 300 mill. kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres trafiksikkerhetstiltak. I tillegg prioriteres mindre utbedringer med vekt på å ta igjen forfall og bygging av gang- og sykkelveger.

10.4.9.2 Rassikring

E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger (E8 Nordkjosbotn – Fauske og E10 Riksgrensen – Å)

I første fireårsperiode prioriteres omfattende rassikringstiltak på *E10 i Vest-Lofoten*. E10 i Flakstad og Moskenes kommuner er svært rasutsatt. Hver vinter er vegen stengt på grunn av snøskred eller fare for snøskred. I tillegg er det registrert flere områder med steinsprang. Arbeidene innebærer en videreføring av gjennomførte tiltak med bygging av tunnel i Fjøsdaalen i inneværende periode. I tillegg prioriteres midler til en del mindre rassikringstiltak i første fireårsperiode.

Arbeidene med rassikring av E10 i Vest-Lofoten forutsettes videreført i siste seksårsperiode. I tillegg prioriteres blant annet midler til delfinansiering av prosjektet *E6 Bru over Rombaken* der sikring av eksisterende veg ved *Leirvika* inngår, jf. nærmere omtale av prosjektet i kapittel 10.4.9.1.

E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger (E8 Riksgrensen – Skibotn, E69, E75, E105, rv 92 og rv 93)

Det prioriteres midler til en del mindre rassikringstiltak i første fireårsperiode.

I siste seksårsperiode er det blant annet aktuelt å prioritere statlige midler til følgende større rassikringsprosjekter:

- Bygging av tunnel på E6 på strekningen *Indre Nordnes – Skardalen* i Troms. Prosjektet utgjør

siste etappe på rassikringen av E6 i Kåfjord kommune.

- Bygging av ny *Skarvberg tunnel* på E69 i Finnmark. Tilstanden til eksisterende tunnel og vegen i området er så dårlig at det trolig vil være riktig å bygge ny tunnel framfor å utbedre eksisterende tunnel. Trasé for ny tunnel vil legges slik at tilstøtende rasområder blir eliminert.

10.4.9.3 Jernbaneinvesteringer

Ofofbanen

Ofofbanen er den norske banestrekningen som har størst transport målt i antall tonn. Malmtransporten er den dominerende transporten, men banestrekningen er også av stor betydning for gods-transport mellom Sør- og Nord-Norge, med Narvik som distribusjonssenter for ARE-togene. For å holde tritt med nedslitingen de tunge malmtogene forårsaker, legges det opp til fornyelse av skinner, sviller og ballast i planperioden. Dette sammen med fornyelse av snøoverbygg, er de største vedlikeholds- og fornyelsesoppgavene. Forlengelse av kryssingsspor (Straumsnes) for tilpassing til malmtogene gjennomføres i første fireårsperiode gjennom en forskotteringsavtale med LKAB. Kapasitetøkning i containerterminalen i Narvik gjennomføres i perioden 2014-19. Noen plattform må forlenges for å oppfylle nye krav i Sikkerhetsforskriften. I tillegg er det aktuelt å gjennomføre enkelte rassikringstiltak.

10.4.9.4 Infrastruktur for sjøtransport

I begynnelsen av den første fireårsperioden vil tiltak i Gisundet og Rystraumen bli ferdigstilt. Gisundet/Rystraumen er en del av hovedleden gjennom Troms, og utdypingen vil redusere faren for ulykker. Resterende prosjektkostnad er anslått til 75 mill. kr. Utdyping av innseilingen til Svolvevrestre havn (Salttønna) vil også ferdigstilles i begynnelsen av planperioden. Tiltaket vil føre til at større skip kan anløpe havna og gi bedre sikkerhet. Resterende prosjektkostnad er anslått til 11 mill. kr.

I første fireårsperiode prioriteres videre følgende farledstiltak:

Sandnessundet

Mye av dagens trafikk til Tromsø går via Tromsøysundet. Økte størrelser på fartøyene og det faktum at Tromsø legger sine industriarealer på nordenden av Tromsøya, vil medføre økt trafikk

gjennom Sandnessundet. Det er sterk strøm i farvannet og en utdyping ned til 11 meter vil gi økt sikkerhet og framkommelighet. Tiltaket i Sandnessundet vil koste 99 mill. kr.

Harstadbotn

Tiltaket vil bedre innseilingen til fiskerihavn. Det er i dag sterke begrensninger når det gjelder dybdeforhold, samt nødvendig manøvreringsareal for større fiskefartøy. Kostnadsanslag 30 mill. kr.

Finnsnesrenna

Finnsnesrenna ligger i stamleden mellom Harstad og Tromsø. Utdyping i hovedled og biled inn til Finnsnes vil gi kortere seilingstid og bidra til økt sikkerhet. Kostnadsanslag 35 mill. kr.

I siste seksårsperiode planlegges forbedrings tiltak i farleden i:

- Grøtøyleia (Steigen). Utdyping av hurtigbåtleid/biled som i dag er trang med hyppige retningsforandringer. Tiltaket vil øke sikkerheten for hurtigbåter, fraktefartøy og fiskefartøy som trafikkerer leden.
- Tjeldsundet (Harstad). Tiltaket består i utdyping av hovedled på fem steder, og vil øke sikkerheten i en led som i dag er trang og vanskelig å navigere.
- Raftsundet (Hadsel og Vågan). Leden gjennom Raftsundet er blant annet trafikkert av Hurtigruta. Tiltaket består i utdyping av leden tre steder for å øke sikkerheten.
- Honningsvåg havn (Nordkapp). Utdyping ned til 15 meter i innseilingen til Honningsvåg

havn. Utdypingen vil øke sikkerheten, særlig for større cruise- og tankfartøy.

- Tana havn. Utdyping i biled inn til Elkems kvartsgrove. Tiltaket vil øke sikkerheten og framkommeligheten.

10.4.9.5 Infrastruktur for lufttransport

De største lufthavnene i korridoren er Bodø lufthavn, Harstad/Narvik lufthavn, Evenes; Bardufoss lufthavn; Tromsø lufthavn, Langnes; Alta lufthavn og Kirkenes lufthavn, Høybukta. I korridoren finnes det i tillegg 15 regionale lufthavner samt en regional helikopterlandingsplass. Samferdselsdepartementet kjøper flyruter til og fra regionsentrene i landsdelen på alle disse regionale lufthavnene, unntatt Stokmarknes lufthavn, Skagen, hvor det kun er kommersiell rutedrift.

De viktigste strekningene innen og ut av korridoren er:

| Strekning | Antall passasjerer i 2008 i hele 1000 |
|---------------------|--|
| Tromsø – Hammerfest | 108 |
| Tromsø – Alta | 104 |
| Bodø – Stokmarknes | 85 |
| Bodø – Leknes | 82 |
| Tromsø – Oslo | 813 |
| Alta – Oslo | 207 |
| Kirkenes – Oslo | 160 |

Blant større prosjekter i korridoren er terminalbygget i Alta, som blir ferdigstilt i 2009.

11 Transportsikkerhet

11.1 Hovedmål for transportsikkerhet

Transportpolitikken skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.

Regjeringen vil i planperioden:

- Redusere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken med minst en tredel innen 2020.
- Gjennomføre en offensiv satsing på programområdet for trafikksikkerhet samt drift og vedlikehold.
- Prioritere tiltak for å redusere antall drepte og hardt skadde i møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av myke trafikantene.
- Styrke trafikantrettede tiltak overfor høyrisikogrupper og risikoatferd, gjennom opplæring, informasjon og effektiviserte og målrettede kontroller.
- Tilrettelegge for utnyttelse av trafikksikkerhetspotensialet i ny teknologi (ITS).
- Tilpasse organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet for å sikre en helhetlig virkemiddelbruk og tilfredsstillende målstyring, bl.a. i lys av forvaltningsreformen.
- Opprettholde et fortsatt høyt sikkerhetsnivå innen luftfart, jernbane og sjøtransport.

Regjeringens har som hovedmål at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Nullvisjonen som grunnlaget for regjeringens arbeid for sikrere transport videreføres i planperioden.

Regjeringen legger vekt på innsats over et bredt felt i arbeidet for et sikkert transportsystem. Transportsystemet og transportmidlene må utformes slik at de fremmer riktig atferd hos trafikantene og i størst mulig grad bidrar til at menneskelige feilhandlinger ikke får alvorlige konsekvenser. Trafikantene må også ta ansvar og påvirkes til sikker atferd i trafikken. Nullvisjonen gjelder hele transportsektoren og på tvers av transportformer. Utfordringer og behov for tiltak er imidlertid ulike innenfor de ulike sektorene.

Kunnskap og helhetlig planlegging

God kunnskap om risikoforhold og årsaker til alvorlige ulykker og hendelser er avgjørende for kvaliteten på trafikksikkerhetsarbeidet. Sikkerhetsarbeidet utvikles derfor på bakgrunn av risikoanalyser, dybdeanalyser, evaluering av gjennomførte tiltak og resultater fra forsknings- og utviklingsarbeid, jf. kapittel 3, slik at de riktige og mest effektive tiltakene kan gjennomføres. Regjeringen legger til grunn et systemperspektiv i arbeidet for transportsikkerhet. Dette innebærer at det i tillegg til å fokusere på de direkte årsaksforhold ved en ulykke, som tekniske, infrastrukturmessige eller menneskelige omstendigheter, skal vektlegges bakenforliggende årsaker som kan finnes i organisatoriske, økonomiske og samfunnsmessige forhold. Å forebygge og redusere ulykker og risiko krever en bred og samlet innsats fra en rekke forskjellige aktører. Helhetlig planlegging er derfor viktig. Til dette arbeidet trengs gode og hensiktsmessige organisasjonsmodeller, arbeidsmetoder, planer og verktøy. Kunnskapsdeling, dialog og læring mellom transportsektorene, mellom organisasjoner som jobber for trafikksikkerhet samt næringsliv som driver trafikkrelatert næring, gir muligheter for å utvikle og forbedre transportsikkerhetsarbeidet.

Sammenheng mellom transportgrenene

Det er store forskjeller i sikkerhetsutfordringer og behov for tiltak mellom transportgrenene. Aktørene må derfor i stor grad bruke ulike tilnæringer i det daglige sikkerhetsarbeidet. Både person- og godstransporter er i stadig større grad i transportkjeder som involverer flere transportmidler. Samtidig skaper stadig større behov for mobilitet innenlands og over landegrensene økt avhengighet av et velfungerende, sikkert og sammenkoblet transportsystem på tvers av transportgrenene. Både ulykker, tiltak mot ulykker og hendelser kan få ringvirkninger for andre transportgrener, enten ved overføring av trafikk eller ved at risiko flyttes. Dette er effekter som krever bedre sektorovergripende rutiner for å sikre sikkerhet

på tvers av transportgrenene. Med en god kontakt mellom sektorer og nivåer kan en lettere unngå utilsiktede og uønskede effekter av egne sikkerhetstiltak. Regjeringen vil i planperioden bygge videre på eksisterende strukturer og vurdere mekanismer som styrker sikkerheten i et tverrsektorielt perspektiv. En viktig del av arbeidet vil være å utvikle bedre forståelsesrammer og kunnskap om omfanget av ulike typer utilsiktet overføring av risiko og trafikk mellom transportgrenene og konkrete verktøy på dette feltet. Med kunnskap som plattform for utvikling av et sikkert transportsystem skal det fortsatt gjennomføres risikovurderinger og kostnadsberegninger som gjør det lettere å sammenlikne ulike tiltak på tvers av sektorer.

11.2 Sikkerhet i luftfart

Sikkerhetsbegrepet i luftfartssektoren omfatter tiltak for å redusere ulykker og hendelser i selve flytrafikken (safety) og tiltak mot terror og sabotasje (security).

Antallet alvorlige hendelser og mindre ulykker i luftfarten er i dag svært lavt og skal reduseres ytterligere, selv om trafikken øker. Målet er at flysikkerheten i Norge fremdeles skal ligge i verdenstoppen og på nivå med vesteuropeisk luftfart ellers. Det må fortsatt være stor oppmerksomhet om risikoen for mulige terrorhandlinger mot luftfarten.

Regjeringen er opptatt av en kostnadseffektiv gjennomføring av myndighetskrav, samtidig som lufthavnene skal levere gode og effektive tjenester til passasjerer, flyselskaper og andre aktører. I planperioden vil nye myndighetskrav på flysikkerhetsområdet innebære betydelige investeringer blant annet i utvidelse av sikkerhetsområder og bygging av nye lyanlegg, særlig på de regionale lufthavnene.

Samferdselsdepartementet har som myndighet for luftfarten det overordnede ansvaret for flysikkerheten i Norge. Hovedoppgaven til myndighetene er å utvikle regelverk for flysikkerheten, føre tilsyn med at regelverket blir etterlevd og etterforske ulykker og alvorlige hendelser. Viktige oppgaver innenfor dette området er lagt til Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport, som begge er forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet.

En utfordring for flysikkerhetsarbeidet fremover er internasjonaliseringen av regelverksutviklingen og tilsynsvirksomheten. Det er viktig at regelverket som tas inn i EØS-avtalen tar hensyn til

forholdene i Norge, og norske myndigheter vil ta aktivt del i de europeiske forumene der EU-regelverket blir utformet. Økt internasjonalisering vil kreve bedre samarbeid mellom tilsynsmyndighetene over landegrensene.

Det er utfordringer knyttet til tilsyn med flyselskaper som er under omstilling, og Luftfartstilsynet vil skjerpe tilsynet med flyselskap som gjennomfører omstillinger eller som har stor vekst i produksjonen.

Samferdselsdepartementet vil vurdere om det er formålstjenelig at politiet overtar vandelskontrollen av personer som trenger tilgang til sikkerhetsavgrensede områder på lufthavnene. Departementet vil også vurdere om tilsynsmyndighet på enkeltvise områder kan delegeres til en kompetent ikke-statlig organisasjon.

11.3 Sikkerhet i jernbane

Sikkerheten i jernbanetransport er høy og det er et mål å opprettholde og ytterligere forbedre den høye sikkerheten i planperioden.

Ulovlig opphold og ferdsel i sporet har vært den dominerende ulykkeskategorien de siste årene og har representert ca. 70 pst av dødsulykkesne. Samtidig har det vært en økning i sammenstøt mellom tog og ras, mens det har vært en nedgang i antall ulykker på planoverganger. Antall hendelser der tog har passert stoppsignaler har vært stabilt til tross for at det er gjort en rekke tiltak i perioden. Sammenstøt mellom tog, mellom tog og kjøretøy og mellom tog og ras har alle et storulykkespotensial. For fortsatt sikker jernbanetransport er det viktig med kontinuerlig fokus og oppfølging på disse områdene.

Tiltak mot planovergangsulykker, ras og sammenstøt mellom tog vil bli prioritert i perioden 2010-2019. Tiltakstypene mot planovergang- og rasulykker vil bli videreført, samtidig som de vil bli søkt utvidet med nye, effektive tiltak. Eksempler på slike nye tiltak er forenklede vegsikringsanlegg og systemer for bedre innsamling av data for å forutsi ras og stoppe trafikken før det er fare for sammenstøt mellom tog og ras. Tiltak mot sammenstøt mellom tog vil være knyttet til å øke barrierestyrken til signalsystemene.

Også arbeid med forebygging av hendelser knyttet til villedede handlinger (security) prioriteres i planperioden. Effektive tiltak krever samarbeid mellom Jernbaneverket, togselskapene og andre aktører på blant annet eiendoms- og telesiden. Ek-

sempler på tiltak er kameraovervåking og adgangskontroll.

For den videre utviklingen av en sikker jernbane forventes det generelt å ligge en effekt i samarbeid, erfaringsoverføring og læring mellom togselskapene og Jernbaneverket.

For både regelverksutvikling og internasjonalt arbeid vil den kommende tiårsperioden være preget av en stadig mer detaljert og teknisk regulering av jernbanesikkerhet. Aktiv deltakelse i relevante EU/EØS-fora, tidlig involvering og påvirkning i slike fora, samt prioritering av tilstrekkelige ressurser til dette arbeidet både i departementet, i underliggende etater og hos aktørene, blir derfor viktig i planperioden.

Det er av stor betydning både for sikkerhet og pålitelighet at modernisering av signalanleggene på jernbanen som har nådd sin tekniske levealder, får nødvendig fokus. Dette henger også tett sammen med utviklingen av et felles europeisk signalsystem ERTMS og implementeringsplanen for dette på europeisk nivå.

I perioden framover forventes endring i de formelle rollene for ivaretagelse av sikkerheten på jernbane innen EØS-området, eksempelvis:

- Vedlikeholdsverksteder for togmateriell forventes i overveiende grad å bli fulgt opp direkte av myndighetene gjennom egne sertifiseringsordninger og i mindre grad gjennom jernbaneverksamhetenes leverandørstyring.
- «Keeper» (forvalter av jernbanemateriell) er en ny aktør som tilsynsorgan i flere land i EØS-området forholder seg til gjennom godkjenningsordninger for togmateriell. I Norge er det foreløpig bare jernbaneverksamhetene selv som kan søke om slike godkjenninger. Denne utviklingen forventes også i Norge og innebærer at tilsynsregimer mot de nye aktørene må etableres.

11.4 Sikkerhet i sjøtransport

For å legge til rette for sjøtransport som en moderne, miljøvennlig og effektiv transportform, vil regjeringen i planperioden styrke sjøsikkerheten. En viktig del av dette arbeidet vil være å følge opp internasjonalt regelverk på området. Sentralt i dette arbeidet står regelverket utarbeidet av FNs sjøfartsorganisasjon IMO og EU.

11.4.1 Hovedutfordringer

Sjøsikkerhetsarbeidet skal trygge liv, helse og materielle verdier og unngå miljøødeleggelser til havs og langs kysten. De to viktige bærebjelkene i sjøsikkerhetsarbeidet er maritim infrastruktur og tjenester på den ene siden, og sikre skip og gode arbeidsvilkår for mannskapet om bord på den andre siden. Kystverket har ansvar for det statlige arbeidet med den maritime infrastrukturen, mens Sjøfartsdirektoratet har myndighetsansvaret overfor norskregistrerte skip og utenlandske skip som anløper norske havner. Tilsyn er et viktig virkemiddel for å øke sikkerhetsnivået. Sjøfartsdirektoratet forvalter Norges interesser som flaggstat og havnestat, mens Kystverket forvalter kyststatsinteressene. Norges lange tradisjon som skipsfartsnasjon gjør at Norge har sterke flaggstatsinteresser. Norges geografi, med lang kystlinje, innebærer at vi også har sterke kyststatsinteresser. Som følge av ismelting forventes betydningen av kyststatsinteressene å øke i takt med åpning av nye havområder i nord.

I det norske sjøsikkerhetsarbeidet er disse interessene sammenfallende med målsetning om å videreutvikle sjøtransporten som en effektiv, sikker og miljøvennlig transportform. Regjeringen mener det er viktig å iverksette tiltak som virker sammen for å redusere sannsynligheten for ulykker. Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn og kontroll av skip, rederier, sjøfolk og sikkerhetsstyringssystemer. Kontrollen foretas på norske skip og av fremmede skip som anløper norske havner (havnstatskontroll/vertskapskontroll). Dette arbeidet skal sørge for at flåten som trafikkerer norske farvann har en standard som reduserer risikoen for ulykker.

Det grunnleggende element i regjeringens arbeid med forebyggende sjøsikkerhet på infrastrukturen er kombinasjonen av hensiktsmessig infrastruktur og tjenester som legger til rette for sikker sjøtransport og god fremkommelighet i norske farvann. Virkemidlene i dette arbeidet er utbygging og drift av navigasjonsinnretninger og elektroniske navigasjonshjelpemidler, utbedring av farleder, fastsetting av regler om bruk av farvann (trafikkregulerende tiltak som seilingsregler og seilingsleder), slepeberedskap, lostjeneste, maritime trafikksentraler for overvåking og kontroll med sjøtrafikken og iverksetting av tiltak ved avvik eller hendelser.

Navigasjonspolitik

Fiskeri- og kystdepartementet har ansvaret for å koordinere den sivile radionavigasjonspolitikken. Departementet ga i 2003 ut første versjon av Norsk RadioNavigasjonsPlan (NRNP 2003). NRNP trekker opp premissene for radionavigasjonspolitikken og beskriver planer for utbygging og bruk av radionavigasjonssystemer for sivil bruk innen alle transportgrener. En revidert NRNP vil bli fremlagt i 2009.

Det må legges til grunn at satellittbaserte navigasjonssystemer vil være de primære systemene for posisjonering, navigasjon og tidsreferanse. I dag er det amerikanske GPS det primære globale satellittnavigasjonssystem (GNSS). I tillegg til navigasjonsanvendelser er kontinuerlig tilgang til informasjon om nøyaktig posisjon og tid fra GPS av stor betydning for systemfunksjonalitet og sikkerhet på en rekke andre samfunnsområder. Posisjonsinformasjon fra GPS brukes for eksempel innen maritim trafikkovervåking, transport- og logistikksystemer, oppmåling og bygg- og anleggsvirksomhet. Tidsinformasjon brukes bl.a. til styring/synkronisering av digitale kommunikasjonsnettverk og kraftnettverk og tidsstempling av transaksjoner innen bank-/finanssystemer. Modernisering av GPS og Europas etablering av Galileo, som vil bli et sivilt og selvstendig system ved siden av GPS, samt tilgang til signaler fra andre satellittnavigasjonssystemer, vil redusere sårbarheten knyttet til feil i ett satellittnavigasjonssystem. Norge har deltatt aktivt i utformingen av Galileo, og vil følge arbeidet i EU videre.

Innen sjøtransport vil tradisjonelle fysiske installasjoner for visuell navigasjon som fyr, lykter og merker fortsatt være viktige for sikker navigering langs kysten. Disse installasjonene benyttes både som primære navigasjonshjelpemidler, i kombinasjon med radionavigasjonshjelpemidler, og de er nødvendige som reserveløsning ved ev. feil i fartøyets eget elektroniske navigasjonsutstyr eller i radionavigasjonstjenesten.

11.4.2 Satsingsområder i perioden

Overvåking av skipstrafikken

De senere årene har det blitt etablert et nettverk av landbaserte AIS-stasjoner (Automatic identification system) som dekker hele kysten. Ved hjelp av dette systemet kan trafikkentralene overvåke trafikken langs kysten og gripe inn dersom skip er på kollisjonskurs eller i drift. AIS er et navigasjonshjelpemiddel som sender informasjon om

fartøyets identitet, posisjon, kurs, hastighet, last m.m. til andre fartøy og til mottakere på land. FNs sjøfartsorganisasjon, IMO, har innført krav om at lastefartøy over 300 bruttotonn og alle passasjerskip og tankskip i internasjonal fart skal ha AIS. Tilsvarende har EU pålagt fiskefartøy over 45 meter som anløper havn innen EU/EØS-området å ha AIS. Regjeringen vil i planperioden delta aktivt i det internasjonale arbeidet med å etablere en global utveksling av AIS-data mellom myndigheter. Bruk av andre kilder til overvåking langs kysten som Forsvarets fly og sivile satelitter blir også vurdert. EU la frem forslag til sin tredje sjøsikkerhetspakke i 2005, som forventes formelt vedtatt våren 2009. Et av forslagene innebærer en utvidelse av AIS-kravene til å omfatte fiskefartøy ned til 15 meter. Regjeringen følger utviklingen i dette arbeidet. IMO har i tillegg vedtatt å etablere Long Range Identification and Tracking (LRIT) av skip. LRIT er et nytt globalt sivilt satellittbasert system for identifikasjon og sporing av fartøy, og vil bli obligatorisk for alle passasjerskip og lasteskip over 300 bruttotonn og for flyttbare offshore borenheter. LRIT vil være nyttig for myndigheter med ansvar for forvaltning av havområdene.

Fornyelse av utstyr på trafikkentralene

Kystverkets fem trafikkentraler er etablert langs kysten i områder hvor trafikken representerer en særlig risiko for sjøsikkerhet og miljø. Driften av trafikkentralene dekkes av brukerne gjennom sikkerhetsgebyret, mens staten skal stå for finansiering av investeringer i det tekniske utstyret på sentralene. Det er et stort behov for ny- og reinvestering av teknisk utstyr ved trafikkentralene. For å opprettholde den gode overvåkingen av trafikken langs kysten vil regjeringen derfor øke bevilgningen til investeringer i nytt utstyr ved trafikkentralene med om lag 25 mill. kr årlig.

Etablering av seilingsleder og andre trafikkregulerende tiltak

Økt skipstrafikk i nord medfører en økt risiko for ulykker og påfølgende miljøskade dersom det ikke iverksettes risikoreduserende tiltak. 1. juli 2007 ble det derfor etablert et seilingsledsystem for skip over 5000 brutto tonn og alle olje/gass-tankere på strekningen Vardø-Røst. Seilingsleden ligger ca. 30 nautiske mil fra kysten. Siden dette er internasjonalt farvann måtte Norge fremme saken i IMO for godkjenning. Dette har gitt større mulighet til å iverksette tiltak for assistanse og

iverksette tiltak for å forhindre ulykker som kan medføre tap av menneskeliv og alvorlig forurensing. Basert på gode erfaringer med dette seilingsledssystemet, har Fiskeri- og kystdepartementet igangsatt arbeid med å utarbeide et forslag til IMO om tilsvarende seilingsleder eller andre trafikkgulerende tiltak utenfor Vestlandet og utenfor Sørlandet.

Navigasjonsinstallasjoner

Kystverket har ansvaret for et betydelig antall innretninger for navigasjonsveiledning i farledene (fyr, merker osv.). Disse innretningene er helt sentrale for å opprettholde en sikker og effektiv sjøtrafikk. Det vil samtidig bli satt i gang et arbeid med å ta i bruk ny teknologi innen navigasjonsveiledning med tanke på økt sikkerhet, mindre vedlikeholdsbehov og reduserte kostnader. I de siste årene har Kystverket satset spesielt på navigasjonsinnretninger for å imøtekomme hurtigbåtenes behov for effektiv navigasjonsveiledning. Det er imidlertid et betydelig etterslep på vedlikehold av navigasjonsinstallasjonene. Regjeringen vil derfor øke den årlige bevilgningen til navigasjonsinstallasjoner til 300 mill. kr i året i de første fire årene av planperioden og legger opp til en ytterligere økning i siste del av planperioden. Kystverket mener at med en slik bevilgningstakt vil navigasjonsinstallasjonenes pålitelighet opprettholdes i perioden, samtidig som vedlikeholdsetterslepet reduseres.

Fornyelse av Kystverkets fartøy

Kystverkets fartøy er i dag i gjennomsnitt 31 år gamle, og har økende vedlikeholdsbehov. Fra 2004 til 2009 har Kystverket måtte redusere fartøyparken fra 15 til 12 fartøy grunnet tilstanden på disse fartøyene. I tråd med Kystverkets fornyelsesplan for fartøyparken, vil antallet fartøy reduseres videre ved en overgang til mer multifunksjonelle fartøy. Regjeringen vil derfor sette av 54 mill. kr årlig til nye fartøy. Se for øvrig kapittel 6.3.3.

Effektivisering av lostjenesten

Lostjenesten vurderes fortsatt som et av de viktigste sjøsikkerhetstiltakene for å forebygge grunnstøtinger og kollisjoner. Lostjenesten er 100 pst brukerfinansiert. Det fremholdes fra aktører i sjøtransportsektoren at losplikten bidrar til høye kostnader for næringen. Fiskeri- og kystdeparte-

mentet og Kystverket har derfor satt i gang en gjennomgang av lostjenesten med sikte på effektivisering, uten at dette skal gå utover sikkerheten til sjøs. Det vil blant annet sees på mulighetene til å utvide gjeldende områder for lospliktfriske seilingskorridorer. I tillegg vil det gjøres enklere å få utstedet farledsbevis. En omlegging av lostjenesten vil gi muligheter for effektiviseringsgevinster og ressursbesparelser i Kystverket. Etaten arbeider nå med et forslag til forenklinger i lostjenesten som skal sendes på høring i løpet av 2009. Se for øvrig kapittel 7.2.3.

Statlig slepebåtberedskap

Det er etablert en statlig slepebåtberedskap i Nord-Norge. Fra 2009 vil regjeringen leie inn et nytt slepefartøy over Fiskeri- og kystdepartementets budsjett. Slepefartøyet skal gå inn i den statlige slepebåtberedskapen i Nord-Norge, og fartøyet skal erstatte ett av Kystvaktens fartøy som vil fases ut av denne beredskapen. Fra 2010 legges det opp til å styrke slepeberedskapen i Nord-Norge slik at denne består av tre helårs slepefartøy som dekkes over Fiskeri- og kystdepartementets budsjett. Kystverket er imidlertid bedt om å utrede alternative løsninger med tilsvarende beredskapsnivå. Saken vil bli fremmet for Stortinget som en del av behandlingen av budsjettforslaget for 2010. Slepebåtberedskapen er imidlertid en del av beredskapen mot akutt forurensing, og således ikke en del av planrammen for NTP.

11.5 Trafikksikkerhet på veg

De største sikkerhetsmessige utfordringene er i vegsektoren, der antall omkomne og hardt skadde per år er klart størst. Risikoen for å omkomme eller bli skadd er betydelig høyere per transportert km i vegtrafikken enn for luftfart og bane. En ambisiøs satsing på å redusere antall alvorlige ulykker i vegtrafikken blir derfor en naturlig konsekvens av nullvisjonen.

Regjeringen vil i planperioden:

- Redusere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken med minst en tredel innen 2020.
- Gjennomføre en offensiv satsing på målrettede investeringstiltak samt drift og vedlikehold av betydning for trafikksikkerheten.
- Forebygge møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av myke trafikanter.

- Styrke innsatsen overfor høyrisikogrupper i trafikken som unge, eldre, motorsyklister, ruspåvirkede sjåførere og enkelte innvandringsgrupper.
- Styrke innsatsen spesielt overfor unge sjåførere, blant annet gjennom utarbeidelse av en dedikert strategi mot ungdomsulykker, endringer og justeringer i føreropplæringen, strengere prikkbelastning av førere med førerkort på prøve, samt vurdering av andre krav i prøveperioden, som f.eks. kjøring med p-skilt.
- Øke innsatsen for trafikksikkerhet som en del av HMS-arbeidet i arbeidslivet.
- Styrke innsatsen overfor manglende bilbeltebruk, kjøring i ruspåvirket tilstand og høy fart.
- Foreslå å skjerpe vegtrafikklovgivningen i forhold til ruspåvirket kjøring.
- Trappe opp innsatsen av strekningsvis automatisk trafikkontroll.
- Tilrettelegge for utnyttelse av trafikksikkerhetspotensialet i ny teknologi.
- Tilpasse organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet.
- Forbedre statistikkgrunnlaget over skadede i vegtrafikken.

11.5.1 Hovedutfordringer

Regjeringen ser på trafikkulykker som et alvorlig samfunnsproblem. De årlige kostnadene forbundet med trafikkulykker beløper seg til om lag 26 mrd. kroner. Ved reduksjon i trafikkskader vil en dermed spare samfunnet for både økonomiske og menneskelige belastninger. Hovedutfordringen i planperioden blir å oppnå en fortsatt reduksjon av antall drepte og hardt skadde i en periode der mange av de mest kostnadseffektive og mest virkningsfulle tiltakene allerede er tatt i bruk og langt på vei utnyttet. For å komme videre i trafikksikkerhetsarbeidet vil det være viktig å løse utfordringene knyttet til de ulykkestyper, trafikantgrupper og typer atferd som er mest utsatt eller fører til flest ulykker med drepte og hardt skadde.

Møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter står for om lag 85 prosent av ulykkene med dødelig utgang i vegtrafikken. Om lag 35 prosent omkommer i henholdsvis møteulykker og utforkjøringsulykker, mens om lag 15 prosent er fotgjengere eller syklister. Dette utgjør en betydelig sikkerhetsutfordring og tilsier en vedvarende satsing på målrettede og effektive tiltak mot disse ulykkestypene.

Videre er utvikling av effektive tiltak og virkemidler rettet mot høyrisikogrupper og risikoat-

ferd en stor utfordring i perioden. Disse gruppene har vist seg svært vanskelig å nå i trafikksikkerhetsarbeidet. Regjeringen ser derfor følgende hovedutfordringer for trafikksikkerhetsarbeidet i perioden 2010-2019:

- Ulykkesanalysene viser at høy fart, ruspåvirkning og manglende bruk av bilbelte er blant de alvorligste typer risikoatferd. I tillegg viser analysene at trøtte førere ser ut til å utgjøre et økende problem i vegtrafikken.
- Ungdom i aldersgruppen 15-24 år er overrepresentert i ulykkesstatistikken. Til tross for at aldersgruppen 15-24 år bare utgjør 14 prosent av befolkningen, er gruppen involvert i hele 30 prosent av alle ulykkene.
- Den demografiske utviklingen fører til at folk lever lenger og at det blir flere eldre trafikanter. Ulykkesrisikoen øker vesentlig fra 75-års alder.
- Motorsyklister har 8 til 15 ganger høyere risiko for å bli skadd i trafikken sammenliknet med bilførere. Motorsykkelykker utgjør rundt ti prosent av alle dødsulykkene. Det har vært en reduksjon i antall alvorlige ulykker for denne trafikantgruppen i de siste år, men fortsatt er ulykkesomfanget stort.

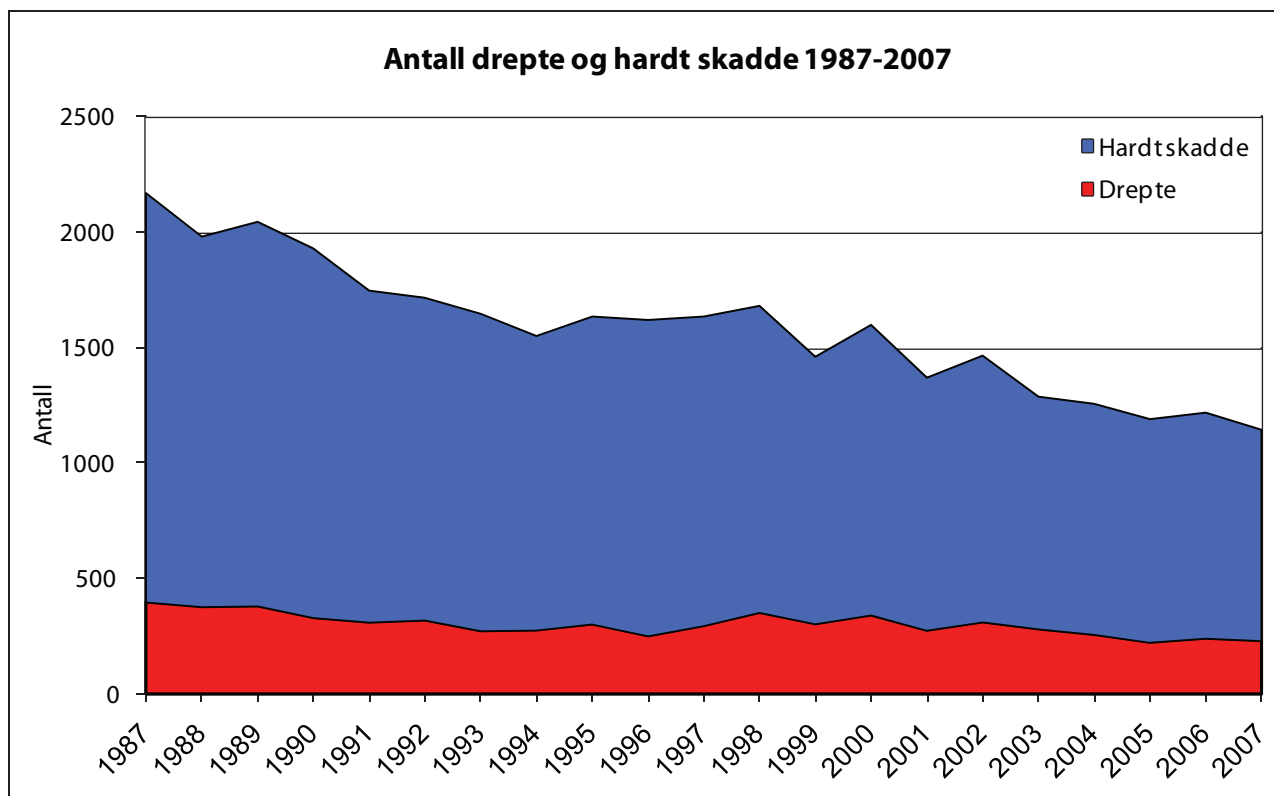
Gjennomgående sikkerhetstenkning i tråd med nullvisjonen skal være et bærende prinsipp i ledelse, planlegging og gjennomføring av veg- og vegtrafikktiltak. Regjeringen vil sette i verk tiltak innenfor alle områder for å møte ovennevnte utfordringer. Dette omfatter tiltak innen infrastruktur, kjøretøy og kontroll, opplærings- og holdnings- og informasjonsarbeid overfor trafikantene, samt organisatoriske virkemidler.

11.5.2 Utviklingstrekk og internasjonale sammenlikninger

Norge har i internasjonal målestokk kommet langt på trafikksikkerhetsområdet. Ulykkesrisikoen er svært lav i Norge sammenliknet med de fleste andre land, med fem omkomne per 100 000 innbyggere i 2007. I europeisk sammenheng er Norge blant de fire landene med færrest omkomne, på samme nivå som Sverige, Nederland og Storbritannia.

Antall drepte i vegtrafikken er redusert med om lag 35 prosent i løpet av de siste 20 årene, i samme periode er trafikken økt med om lag 45 prosent. Risikoen for å bli drept i vegtrafikken er med andre ord mer enn halvert siden 1987.

Utviklingen viser at innsatsen innenfor trafikksik-



Figur 11.1 Ulykkesutvikling 1987-2007

kerhetsarbeidet har kompensert for trafikkveksten i tillegg til å gi en merkbar reduksjon i ulykkesomfang. Dette viser at målrettet trafikksikkerhetsarbeid gir resultater. Selv om antall drepte og hardt skadde er redusert de siste 20 årene, har det vært perioder med både kraftig økning og kraftig reduksjon i antall drepte. Langtidstrenden er imidlertid nedadgående. De siste årene har vegtrafikken krevd i størrelsesorden 250 liv hvert år, mens om lag 1 000 mennesker har blitt hardt skadet.

11.5.3 Etappemål: 1/3 reduksjon i antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken

Regjeringens overordnede mål er en vegtrafikk uten drepte og hardt skadde i tråd med nullvisjonen. Med dagens trafikkbilde og teknologi vil det heller ikke i denne planperioden være realistisk å forvente at visjonen om en vegtrafikk der ingen blir drept eller hardt skadd skal nås. Regjeringen har derfor for denne planperioden satt som etappemål at antall drepte og hardt skadde skal reduseres med minst en tredel innen 2020, sammenliknet med gjennomsnittet i årene 2005-2008. Dette innebærer at antall drepte og hardt skadde skal reduseres fra rundt 1 200 per år til maksimalt 775

drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2020. Økte budsjetterammer muliggjør en nedjustering av måltallet sammenliknet med etatenes planforslag, fra maksimalt 800 drepte og hardt skadde til 775.

Regjeringen anser etappemålet for å være ambisiøst, men likevel realistisk. Det vil kreve en opptrapping av trafikksikkerhetsinnsatsen hos en rekke aktører. Dersom det ikke gjennomføres ytterligere tiltak og det kun legges til grunn en trendframskriving av kjøretøyutviklingen og forventet trafikkvekst, kan det forventes en situasjon med om lag 1150 drepte og hardt skadde i 2020. En trendframskriving av kjøretøyutviklingen er alene beregnet å føre til 220 færre drepte eller hardt skadde i 2020. Dette viser at en ikke kan vente en ny markant reduksjon i antall drepte og hardt skadde uten at dagens innsatsnivå på trafikksikkerhetsområdet trappes opp.

Et kvantifisert mål for ulykkesreduksjon i planperioden vil tydeliggjøre viktigheten av at samtlige aktører med ansvar for tiltak av betydning for trafikksikkerheten bidrar på sine respektive områder. Det vil være avgjørende for måloppnåelsen at det fastsatte etappemålet føles forpliktende for alle de sentrale aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette omfatter Statens vegvesen, politiet, skoleverket, helsemyndighetene, lokale

og regionale myndigheter, Trygg Trafikk og ulike andre frivillige aktører.

Til grunn for fastsettelsen av etappemålet er det forutsatt at Statens vegvesens innsats i perioden, herunder satsing på ITS-tiltak, vil bidra med til sammen 165 færre drepte eller hardt skadde i 2020. Politiets innsats er forutsatt å gi et bidrag på 30 færre drepte eller hardt skadde, mens fylkeskommunenes tiltak er beregnet å gi en reduksjon på 45. Det er lagt til grunn at andelen trafikksikkerhetstiltak på den delen av det fylkeskommunale vegnettet som omklassifiseres fra riksveger holdes på samme nivå som forutsatt for øvrige riksveger i Statens vegvesens handlingsprogram i perioden 2006-2009. I tillegg er det anslått at tiltak på jernbanenettet i perioden vil gi 20 færre drepte eller hardt skadde i 2020.

For enkelte tiltakstyper mangler det et tilstrekkelig faglig grunnlag for å tallfeste virkningene, selv om det er liten tvil om at tiltakene har effekt. Dette gjelder blant annet trafikksikkerhetskampanjer, tiltak rettet mot føreropplæringen, trafikantopplæring i skoler og barnehager samt tiltak på kommunale og fylkeskommunale veier.

Framtidig trafikkvekst blir avgjørende for hvilket innsatsnivå som er nødvendig for å redusere antall drepte eller hardt skadde med en tredel. En trafikkvekst i samsvar med prognosene medfører at vi kan forvente 140 flere drepte eller hardt skadde i 2020 enn vi ville fått med dagens trafikkmengde. Dersom den årlige trafikkveksten i stedet blir like sterk som de ti siste årene, vil dette medføre 280 flere drepte eller hardt skadde i 2020 sammenliknet med dagens trafikkmengde.

Utviklingen mot etappemålet vil bli målt i forhold til to indikatorer: antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikkulykker, og antall drepte i vegtrafikkulykker. Regjeringen vil holde Stortinget orientert om måloppnåelse og målstyring i de årlige statsbudsjetter.

11.6 Satsingsområder i planperioden

I tråd med Soria Moria-erklæringens mål om en styrket trafikksikkerhetsinnsats ble den statlige målrettede innsatsen til særskilte trafikksikkerhetstiltak på investeringssiden nær doblet i forslaget til budsjett for 2009. Denne innsatsen går vesentlig ut over rammene som lå til grunn for planforslaget fra transportetatene. Regjeringen ønsker å videreføre denne økte innsatsen i planperioden og legger opp til en forsterket, målrettet satsing overfor ulykkkestypene, risikofaktorene og trafi-

kantgruppene med gjennomgående høy forekomst og alvorlighetsgrad.

Under omtales hovedsatsingsområdene i regjeringens tiltaksstrategi som vil prioriteres særskilt i perioden 2010-2019 for å møte hovedutfordringene omtalt over og forebygge alvorlige trafikkulykker.

11.6.1 Offensiv satsing på programområdene og drift og vedlikehold for økt trafikksikkerhet

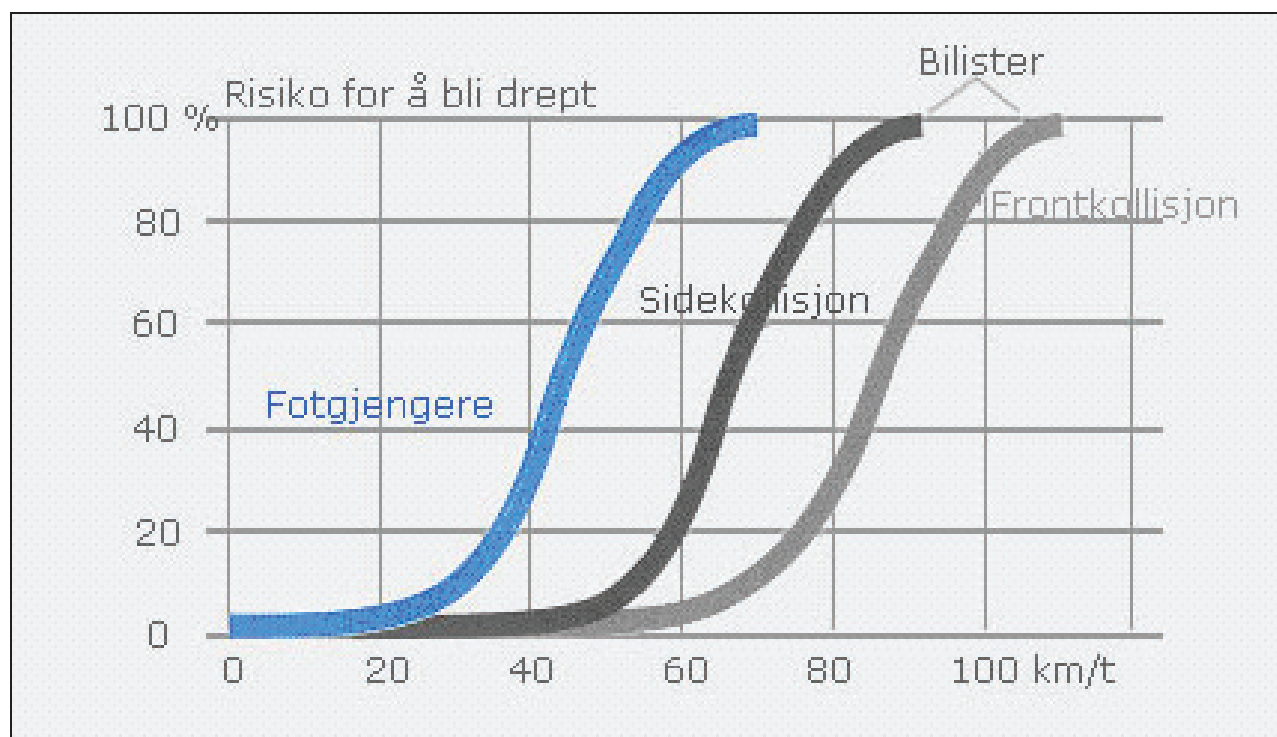
Regjeringen går i denne meldingen inn for en markant satsing på programområdene knyttet til bl.a. trafikksikkerhet, jf. kapittel 6. Beregninger fra Statens vegvesen viser at slike særskilte trafikksikkerhetstiltak gir langt bedre effekt per krone enn større investeringsprosjekter. Eksempler på slike trafikksikkerhetstiltak er midtrekkverk, merket sperreområde eller annen midtmarkering, strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner, mindre kryssutbedringer, utbedring av sideterreng og veglys. En slik økt satsing på særskilte trafikksikkerhetstiltak ventes å gi et betydelig bidrag til etappemålet for trafikksikkerhet. Trafikksikkerhetsrevisjoner, -inspeksjoner og risikovurderinger skal aktivt brukes som grunnlag for prioriteringer.

Regjeringens offensive satsing på drift og vedlikehold, jf. kapittel 6, bidrar også til bedret trafikksikkerhet. Innen drift og vedlikehold vil oppgaver som ivaretar trafikksikkerhet bli prioritert. Strekninger med mange og alvorlige ulykker vil bli fulgt opp spesielt. Vinterdriften, som omfatter brøyting, salting og strøing, er spesielt viktig for trafikksikkerheten. Strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner finansieres delvis innenfor rammen av drift og vedlikehold. I tillegg er regjeringens satsing på særskilte rassikringstiltak, jf. kapittel 6, viktig for å sikre trygge og forutsigbare transporter i distriktene.

Risikoanalyser og trafikksikkerhetsrevisjon av planer er viktige verktøy for å sikre god sikkerhetsmessig standard på nye veganlegg. Statens vegvesen vil trappe opp dette arbeidet i planperioden. I tillegg vil arbeidet med å gjennomgå dødsulykker ved hjelp av ulykkesanalysegrupper bli videreført.

11.6.2 Tiltak for reduksjon av møteulykker

Møteulykker utgjør om lag 35 prosent av alle dødsulykkene. Andelen har vært økende over tid. Regjeringen vil derfor prioritere tiltak som bidrar



Figur 11.2 Fart og ulykker

til å redusere antall drepte eller hardt skadde i møteulykker i perioden. Aktuelle tiltak er:

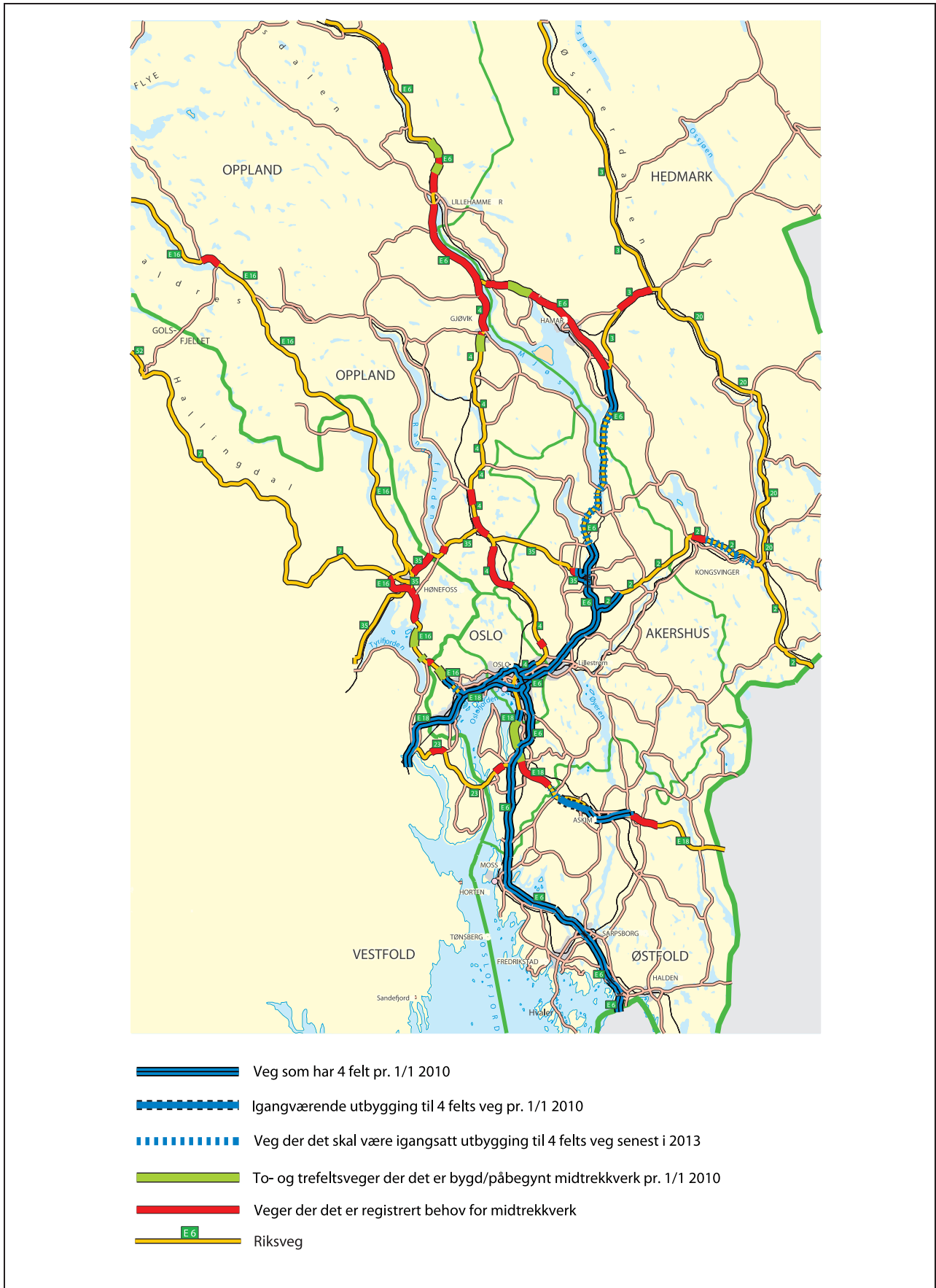
- Videre utbygging av firefelts veger.
- Midtrekkverk på to- og trefelts veger.
- Økt bruk av permanente og midlertidige midtseparerende tiltak på ulykkesutsatte strekninger (merket sperreområde/midtmarkering).
- Bruk av fartsgrenser som i større grad er tilpasset nullvisjonen.
- Bruk av punkt- og strekningsbasert automatisk trafikk kontroll (ATK).

Sannsynligheten for å bli drept i en frontkollisjon økes vesentlig når farten overstiger 70 km/t. For veger med stor trafikk og fartsgrense over 70 km/t er det derfor særskilt behov for å gjennomføre tiltak for å redusere faren for møteulykker.

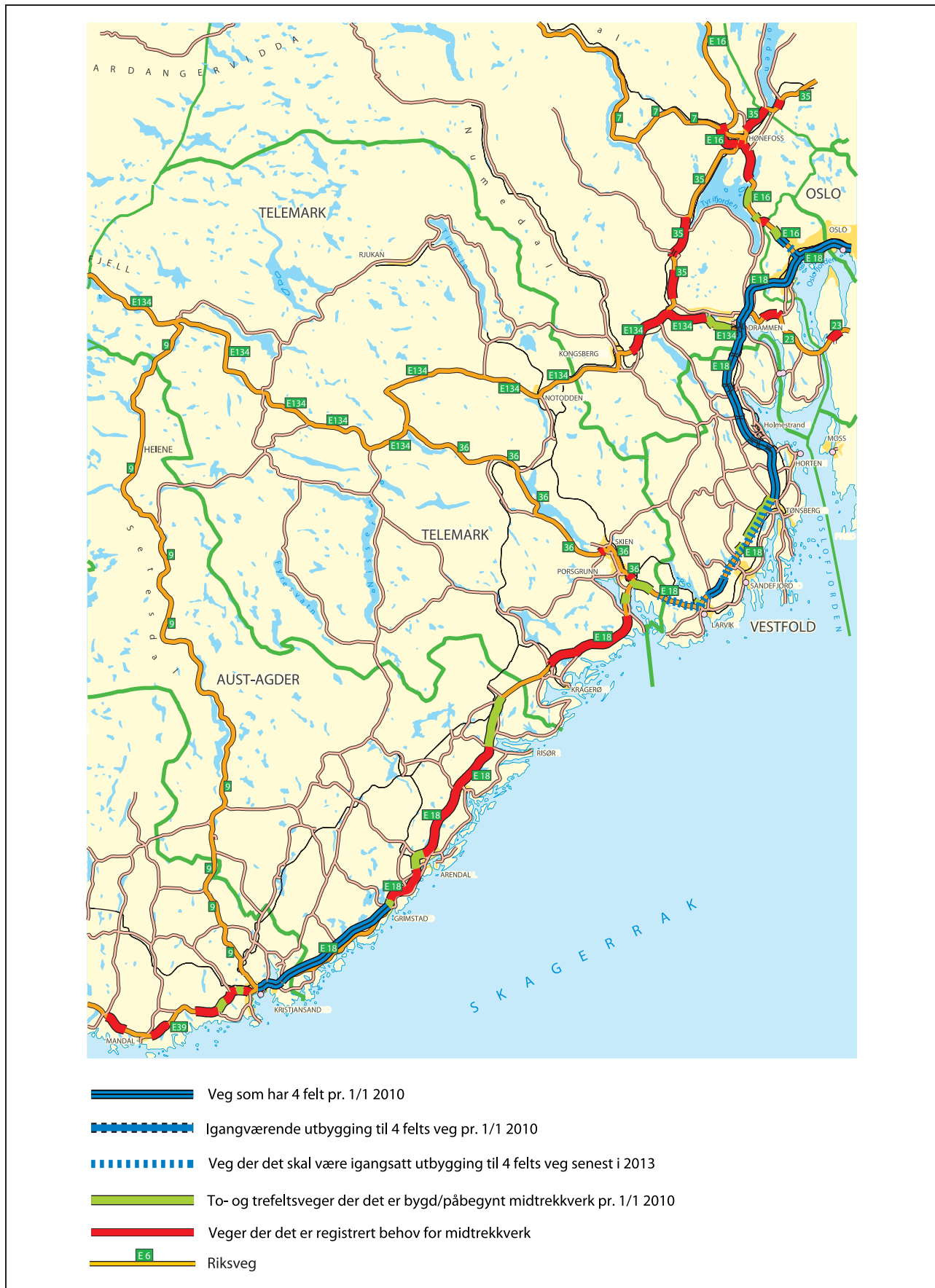
Som et ledd i den økte satsingen på møteulykkesreduserende tiltak, gir Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide en tiltaksplan for forebygging av møteulykker. Tiltaksplanen bør etablere retningslinjer til sikker-

hetsmessige krav til nye og eksisterende veger basert på bl.a. fartsgrense, årsdøgntrafikk og ulykkesbelastning. På bakgrunn av inspeksjon av vegnettet og ulykkesbelastningen på de aktuelle strekningene, skal Statens vegvesen legge vekt på fleksibilitet i virkemiddelbruken slik at trafikksikkerhetsnyttene maksimeres.

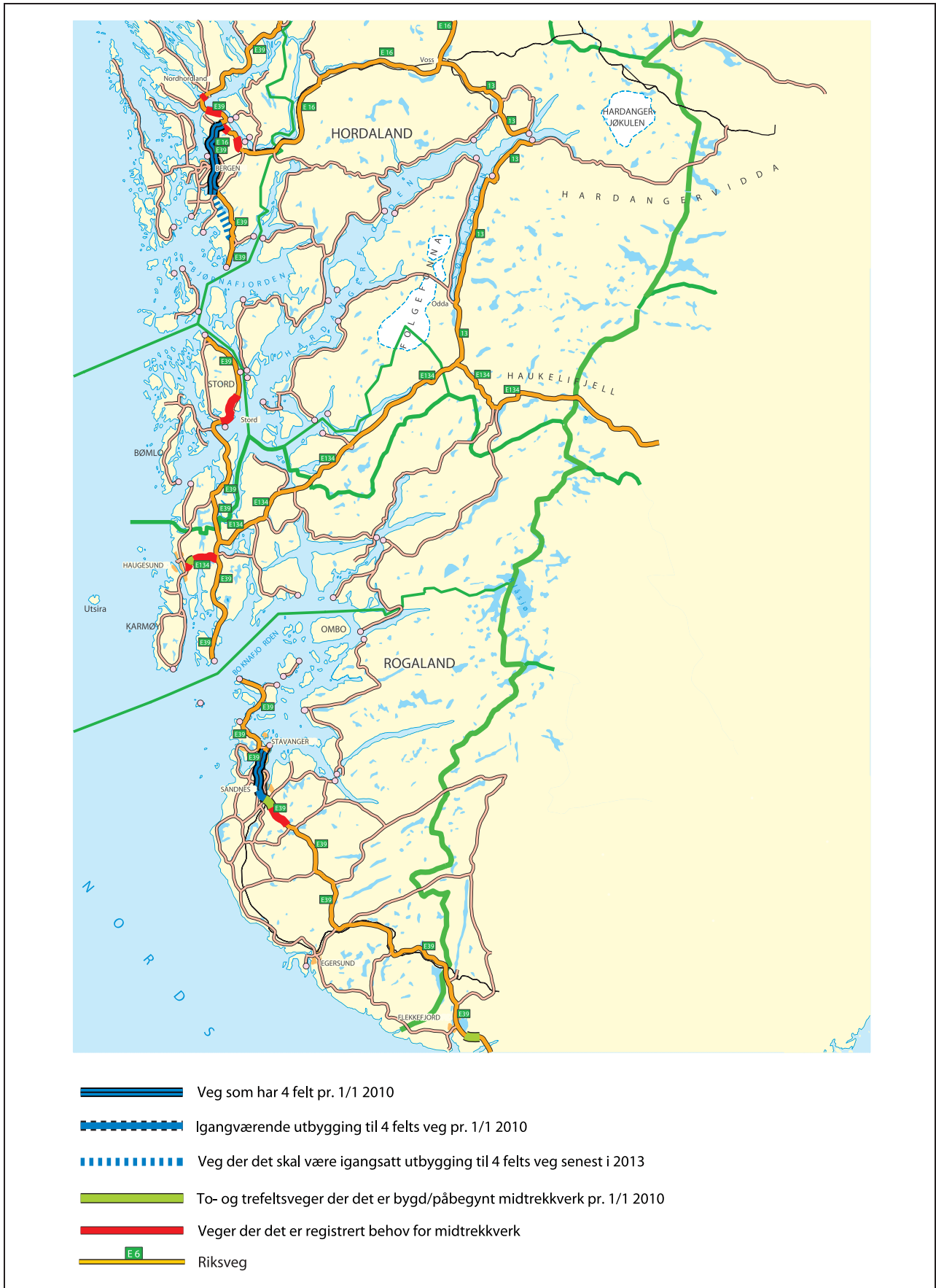
Figurene 11.3-11.7 viser strekninger på riksvegnettet som ved inngangen av planperioden har fysisk skille mellom møtende trafikk, enten som firefelts veg eller i form av midtrekkverk. I tillegg vises strekninger der det blir igangsatt utbygging til firefelts veg i første del av planperioden. Kartene gir også en oversikt over riksvegstrekningsnummerer der det er registrert behov for midtrekkverk, ut i fra at dagens fartsgrense er 70 km/t eller høyere og der det samtidig forventes å være en årsdøgntrafikk på mer enn 8 000 kjøretøy i 2020. Kartene må ses i sammenheng med planlagt utbygging i planperioden, jf. investeringsprogrammet, kapittel 10.4.



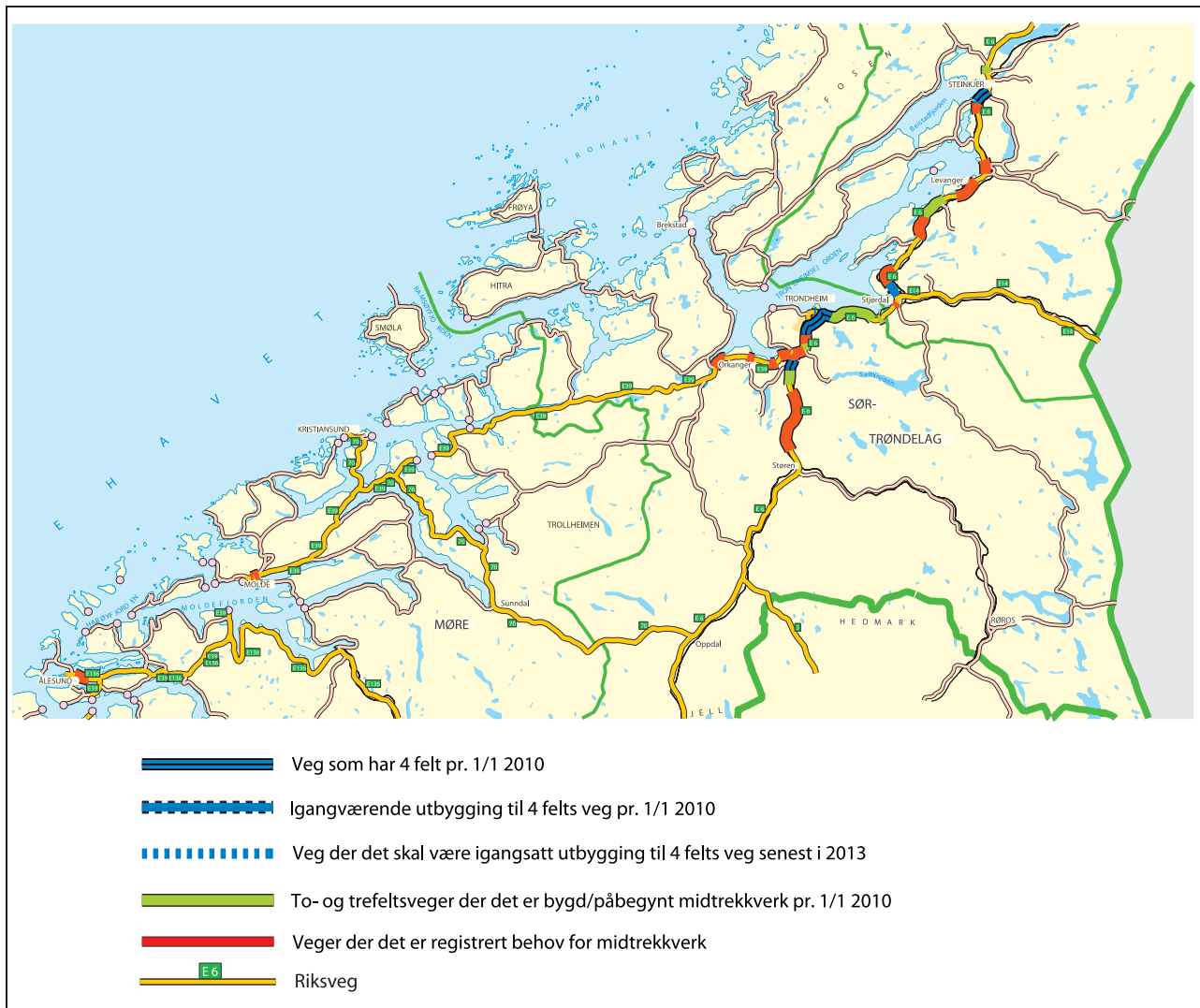
Figur 11.3 Kart over strekninger med møtefri trafikk og registrerte behov for midtdeler for Oslo, Akershus, Østfold, Hedmark og Oppland



Figur 11.4 Kart over strekninger med møtefri trafikk og registrerte behov for midtdeler for Buskerud, Telemark, Vestfold og store deler av Agderfylkene



Figur 11.5 Kart over strekninger med møtefri trafikk og registrerte behov for midtdeler for Rogaland og Hordaland



Figur 11.6 Kart over strekninger med møtefri trafikk og registrerte behov for midtdeler for Møre og Romsdal og store deler av Trøndelagsfylkene



Figur 11.7 Kart over strekninger med møtrefri trafikk og registrerte behov for midtdeler for deler av Nordland og Troms

11.6.3 Reduksjon av utforkjøringsulykker

Utforkjøringsulykker står fortsatt for om lag en tredel av dødsulykkene. Det er derfor viktig at vegene sikres ved tiltak som bl.a. omfatter:

- Utforming og omfang av siderekkverk.
- Ettergivende master.
- Profilert kantlinje.
- Utbedring eller skilting av overraskende og farlige kurver.
- Mykgjøring av sideterrenget.

I tillegg vil alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere bli gjennomgått og vurdert i forhold til minstekravene.

11.6.4 Reduksjon av ulykker med påkjørsel av myke trafikanter

Til tross for at det over tid har vært en nedgang i antall drepte og hardt skadde blant gående og syklende, har denne trafikantergruppen fortsatt en betydelig høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per km enn de som kjører bil. Eldre fotgjengere er særlig utsatt. Som del av regjeringens strategi for forebygging av personskader, vil et bedre statistikkgrunnlag være et viktig strategisk mål. Det antas i dag å være stor underrapportering blant annet om omfanget av sykkelulykker. Regjeringens mål om å få flere til å gå og sykle, jf. omtale i kapittel 9.6, gir derfor en utfordring med hensyn til trafikksikker tilrettelegging. Følgende tiltak vil bli viet særlig oppmerksomhet:

- Sikring av kryssingspunkter for gående og syklende gjennom etablering av planfrie kryssinger og sikring av gangfelt.
- Gjennomgang av alle gangfelt på veger der fartsgrensen er 50 km/t eller høyere og utføring av nødvendige sikringstiltak.
- Mer bruk av 30 km/t og 40 km/t som fartsgrenser gjennom videreføring av arbeidet med å ta i bruk nye kriterier for fartsgrenser i tettbygde strøk.
- Gjennomføring av inspeksjoner av alle gang- og sykkelruter som staten har ansvar for innen 2020 med påfølgende strakstiltak for trafikksikkerhet og framkommelighet.
- Arbeide for at flere bruker refleks.

- Arbeide for økt synlighet og bruk av sykkelhjelmer for syklister.
- Utbygging av sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk.

11.7 Styrking av trafikanterrettede tiltak overfor høyrisikogrupper og risikoatferd

Nullvisjonen bygger på en ansvarsdeling mellom myndighetene og trafikantene, der trafikantene har ansvar for egen atferd ved å være aktsomme og unngå regelbrudd, og myndighetene har ansvar for at transportsystemet er utformet slik at det fremmer riktig atferd og samtidig beskytter mot at menneskelige feilhandlinger får fatale konsekvenser.

Trafikantenes atferd er avgjørende for sikkerheten på vegene. Som vist i tabell 11.1, fremgår det av ulykkesanalysene at manglende førerdyktighet, for høy fart, manglende bilbeltebruk og ruspåvirkning er avgjørende faktorer i et svært stort antall av ulykkene med dødelig utgang. Samtidig er det en økende tendens til at trøtte førere forårsaker ulykker.

Enkelte trafikantergrupper er overrepresentert i ulykkesstatistikken både i form av ulykkesinnblanding og i form av skadeomfang, og utgjør slik en fare for seg selv og andre. Disse høyrisikogrupperne er i første rekke unge bilførere, ruspåvirkede førere, motorsyklister, eldre trafikanter og enkelte grupper innvandrere.

Det er forventet at målrettede tiltak mot høyrisikogrupper og trafikkfarlig atferd vil gi en betydelig reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Regjeringen vil derfor styrke de trafikanterrettede tiltakene i trafikksikkerhetsarbeidet gjennom hensiktsmessige og målrettede opplærings-, informasjons- og kontrolltiltak i perioden. Statens vegvesen avslutter et fireårig forskningsprosjekt om høyrisikogrupper i 2010, og resultatene vil ventelig legge viktige premisser for dette arbeidet gjennom bedre kunnskapsgrunnlag for utarbeiding av tiltak og ny virkemiddelbruk i planperioden.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeider Statens vegvesen, i samarbeid med politiet og Trygg Trafikk, en egen strategi mot ungdomsulykker. Ungdomsstrategien skal inngå i revidert Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg.

Tabell 11.1 Sannsynlige medvirkende faktorer til dødsulykkene i 2005, 2006 og 2007. Prosentandel av dødsulykkene

| | Nasjonal årsrapport for 2005 | Nasjonal årsrapport for 2006 | Nasjonal årsrapport for 2007 |
|---|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| <i>Trafikantfeil som antas å ha vært en medvirkende faktor</i> | | | |
| Fartsnivået har vært høyere enn det forholdene skulle tilsi og/eller det som var skiltet | 49 | 49 | 52 |
| Rus | 25 | 18 | 22 |
| Trøtthet | 11 | 18 | 17 |
| Sykdom | 7 | 8 | 10 |
| Manglende førerdyktighet ¹ | 29 | 75 | 66 |
| Manglende synlighet (gjelder i all hovedsak fotgjengere, syklist, mopedister og motorsyklister) | Ikke oppgitt | 16 | 11 |
| Mistanke om at ulykken er selvvalgt | Ikke oppgitt | 8 | 4 |
| <i>Feil og mangler ved kjøretøyet som antas å ha vært en medvirkende faktor</i> | | | |
| Feil eller mangler ved dekk-/hjulustrustning | 9 | 12 | 12 |
| Feil eller mangler ved kjøretøyets lysutstyr | 5 | 3 | 1 |
| Feil med bremsene | 4 | 3 | 4 |
| Sikring av last | Ikke oppgitt | 2 | 5 |
| Sikthindringer i/på kjøretøy | Ikke oppgitt | 4 | 4 |
| <i>Antatt medvirkende faktorer knyttet til veg og vegmiljø</i> | | | |
| Vanskelige føreforhold grunnet snø/is eller våt veg | 15 | 16 | 18 |
| Mangelfull skilting og oppmerking | 12 | 11 | 12 |
| Vegens horisontale og vertikale linjeføring | 12 | 11 | 12 |
| Kryssløsninger og kryssutforming | Ikke oppgitt | 6 | 4 |
| Feil ved vegbelysning | Ikke oppgitt | 4 | 4 |
| Sikthindringer langs vegen | 9 | 11 | 8 |

¹ Resultatene fra 2007/2006 og 2005 når det gjelder manglende førerdyktighet er ikke direkte sammenlignbare

11.7.1 Opplæring, informasjon og holdningsskapende arbeid – «livslang læring»

Regjeringen legger til grunn at trafikkopplæring er en del av en livslang læringsprosess. Det er avgjørende at trafikantene er bevisst sitt ansvar for å ferdes aktsomt og unngå bevisste regelbrudd i trafikken. God opplæring og holdningsdannende arbeid er viktig for at trafikantene skal kunne bidra med trafikksikker atferd. Samferdselsdepartementet vil derfor styrke trafikkopplæring, føreropplæring og holdningsskapende arbeid rettet inn mot ulike livsfaser, trafikantgrupper og arenaer.

Trafikksikkerhetskampanjer

Målrettede trafikksikkerhetskampanjer og tilhørende tiltak, f.eks. kontroll rettet mot klart defi-

nerte ulykketyper og målgrupper, bidrar til nedgang i antall ulykker. Samferdselsdepartementet vil videreføre strategien med satsing på et fåtall av større kampanjer med en varighet over flere år, bl.a. knyttet til:

- **Fart.**
- **Bruk av sikkerhetsutstyr, herunder bruk av bilbelte og sykkelhjelm.**
- **Trøtthet i trafikken.**
- **Holdningskampanje rettet mot samspill mellom syklister og bilister i trafikken.**

Kampanjevirkosomheten vil bli samordnet med økt kontrollvirkosomhet fra politiet og Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet ønsker å bidra til at informasjons- og kampanjevirkosomhet i større grad utføres gjennom samlet innsats fra sentrale myndigheter og nasjonale organisasjoner, f.eks. Trygg Trafikk, bil- og forbrukerorganisasjoner,

interesseorganisasjoner og andre organisasjoner som arbeider med trafikksikkerhet.

Barnehage og skole

Trafikkopplæring i barnehage og skole er et viktig bidrag for økt trafikksikkerhet gjennom utvikling av kunnskap og gode holdninger. Regjeringen søker i planperioden et tettere samarbeid mellom samferdsels- og utdanningsmyndighetene for en ytterligere styrking av trafikkopplæring i samsvar med intensjonen i læreplanene for grunnopplæringen i Kunnskapsløftet. Det er videre et mål å tilrettelegge for samarbeid mellom den offentlige skole og trafikkskolene, og for at flere offentlige skoler skal kunne tilby trafikalt grunnkurs i tilknytning til skolene. Opplæring i trafikalt grunnkurs må foregå som et tillegg til det ordinære timetallet elevene har krav på i de ulike fagene.

Føreropplæringen

Føreropplæringen, som ble introdusert i 2005, legger større vekt på trafikksikkerhet gjennom fokus på risikoforståelse og mengdetrening. Opplærin-

gen ventes å være et viktig virkemiddel for å redusere den forhøyede ulykkesrisikoen blant ungdom. Det er bl.a. kjent at det biologiske grunnlaget for atferd og atferdsutvikling ikke er fullt ut modnet hos ungdom før 25-års alderen. Dette kan ha følger for forståelsen av et sammensatt trafikkbilde og atferd i trafikken for unge, ferske sjåfører, og føreropplæringsmodellen vektlegger derfor disse momentene. Samferdselsdepartementet vil vurdere hvordan denne kunnskapen ytterligere kan nyttes til å forbedre og utvikle føreropplæringen. Opplæringsmodellen vil bli evaluert i planperioden. Basert på resultatene fra evalueringen vil det bli gjennomført tiltak. Mindre tilpasninger og justeringer i føreropplæringen gjøres kontinuerlig, mens mer omfattende tiltak eventuelt vil gjennomføres mot slutten av planperioden.

Mengdetrening er en viktig del av føreropplæringen, og det er behov for bedre kunnskap om og hvordan denne gjennomføres. Innsatsen for å skape bedre forståelse for betydningen av mengdetrening skal økes, og Statens vegvesen skal øke innsatsen for tilsyn med opplæringsinstitusjoner og interne faglige kvalitetsrevisjoner. Samferdselsdepartementet vil videre vurdere å innføre

Boks 11.1 Pilotprosjekt føreropplæring i tilknytning til videregående skole: Bedre og billigere i distriktene

Som en del av regjeringens satsing på trafikksikkerhet og ungdomstiltak i distriktene gjennomfører Samferdselsdepartementet i samarbeid med Kommunal- og regionaldepartementet et prøveprosjekt der elever ved seks forsøksskoler i distriktene tilbys føreropplæring i tilknytning til videregående skole. Prosjektet avsluttes i juni 2009. Opplæringen skjer gjennom et samarbeid mellom de videregående skolene og trafikkskoler. Målet med prøveprosjektet er primært å undersøke om føreropplæring gjennomført i et samarbeid mellom videregående skole og trafikkskoler kan være et bidrag til økt trafikksikkerhet for den utsatte ungdomsgruppen. Det er videre et mål at elevene skal få mindre fravær fra den ordinære undervisningen og om mulig reduserte kostnader ved at elevene får mulighet til å gjennomføre føreropplæringen der de oppholder seg til daglig.

Skolene har valgt ulike modeller for den praktiske gjennomføringen av prosjektet, men fellesnevneren er at trafikksikkerhet gis en fremtredende plass ved at elevene som deltar

gis en god start på trafikksikkerhetsopplæringen gjennom et organisert opplegg på den enkelte skole. Ved at opplæringen knyttes til skolen gir det rom for at trafikkopplæringen strekkes over flere år og kombineres med mengdetrening, i tråd med hensikten i den nye føreropplæringsmodellen. Slik kan den forhøyede ulykkesrisikoen ferske bilførere har rett etter førerprøven reduseres.

Erfaringer fra prosjektskolene viser bl.a. at strykeprosenten blant elever som har deltatt i prosjektet er betydelig lavere enn landsgjennomsnittet. På landsbasis stryker 22 pst til praktisk prøve og 52 pst på teoriprøven (tall for 2007), for Firda, en av forsøksskolene, er strykeprosenten hhv. 3,4 pst og 15 pst.

Forsøkene evalueres for å samle erfaringer med hvordan en føreropplæring i samarbeid med videregående skoler eventuelt kan utvikles. Prosjektet og evalueringen avsluttes ved utgangen av skoleåret 2008/09. Regjeringen tar sikte på å utvide prosjektet til flere fylker og skoler.

krav til førere med prøveperiode om å merke kjøretøyet med egne skilt, «p-skilt», etter samme prinsipp som ved øvingskjøring med ledsager.

Strykprosenten på teoretisk prøve for kandidater til førerkort klasse B har sunket noe de senere årene, men var i 2007 på 57 pst. Dette tyder på at kandidatene forbereder seg for dårlig før de avlegger teoriprøven. For å få kandidatene til å forberede seg bedre, innfører regjeringen i 2009 gebyrfri-tak dersom kandidaten består teoriprøven ved første forsøk. Dersom ordningen ikke gir de forventede resultater eller at den fører til en økning i forsøkene på juks eller lignende, vil ordningen bli vurdert på nytt. Innføring av obligatorisk teori-kurs vil være et tiltak som da vil bli vurdert.

Yrkessjåførdirektivet

Innføringen av EUs yrkessjåførdirektiv vil innebære krav om grunn- og etterutdanning for alle som utfører yrkestransport med tunge kjøretøy. Samferdselsdepartementet vil i tillegg vurdere å innføre krav om opplæring og prøve for yrkesmessig persontransport med lette kjøretøy og krav til etterutdanning for utrykningssjåfører. Ordninger som dette har som formål å bedre trafikksikkerheten samt heve sjåførenes yrkeskompetanse.

Motorsyklister

Motorsyklister er definert som en høyrisikogrupper blant trafikantene og har 8 til 15 ganger høyere risiko for å bli skadd i trafikken sammenliknet med bilførere. Internasjonal forskning viser at storparten av motorsykkelykker skyldes menneskelig svikt, men det mangler kunnskap om de bakenforliggende årsakene. Statens vegvesens høyrisikoprojekt ser særskilt på motorsykkelykker og tiltak for å forebygge disse. Når resultatene fra dette prosjektet foreligger ved inngangen til planperioden, vil vegmyndighetene i tillegg vurdere behov for videre forskning på motorsykkelykker og menneskelige faktorer knyttet til disse.

En økt satsing på særskilte trafikksikkerhetstiltak, trafikksikkerhetsinspeksjoner og drift og vedlikehold i planperioden vil virke forebyggende også på ulykker med motorsykel.

Eldre trafikanter

Gjennomsnittsalderen i befolkningen er økende, og den demografiske utviklingen fører til at eldre personer utgjør en stadig økende andel av trafi-

Boks 11.2 Nullvisjonsstrekning for MC på Rv 32

Høsten 2005 ble det gjennomført en trafikksikkerhetsinspeksjon på en 8,5 km lang strekning av Rv 32, fra Solvika til Gjerpen kirke i Nedre Telemark distrikt. Det ble jobbet med ideen om å etablere en nullvisjonsstrekning for MC da Rv 32 er en populær MC-rute. Gjennomførte tiltak er bl.a.:

- En ekstra skinne er montert i underkant av det ordinære rekkverket i de ti skarpeste ytterkurvene for å hindre at en MC-fører som har falt av sykkelen skal skli inn i og treffe rekkverksstolpene
- Rekkverk er forlenget og avsluttet på en trafikksikker måte
- Det er foretatt siktrydding og siktsprengning i innerkurver
- Lysmaster og skilt er flyttet fra ytterkurver til innerkurver
- Skråninger og overgangen mellom grøft og avkjørsel er slaket ut

Etableringen hadde en total kostnad på om lag 5 millioner kroner.

kantene. Prognoser viser at om lag 80 pst av befolkningen over 65 år vil ha førerkort i 2020. Den generelle ulykkesrisikoen øker vesentlig for trafikanter over ca. 75 år.

En aldrende befolkning vil kunne medføre behov for særskilte opplærings- eller informasjonstiltak overfor eldre trafikanter slik at eldre mennesker kan opprettholde sin bevegelsesfrihet som bilførere så lenge det er sikkerhetsmessig forsvarlig. «Bilfører 65+»-kursene har vist å være et viktig og dokumentert effektivt tiltak for å redusere risikoen for denne gruppen. Det er et mål å øke deltakelsen på disse kursene i planperioden. Helsekravene i førerkortforskriften er utformet for å ivareta den allmenne trafikksikkerheten. Fysiske og kognitive svekkelser kan medføre vesentlig økt risiko for ulykker. Regjeringen vil i planperioden se på rutiner og ansvarsdeling for oppfølging av helsekravene i førerkortforskriften, bl.a. i forhold til gjennomføring av tredje førerkortdirektiv.

HMS-arbeid og trafikksikkerhet

Det er et mål å øke bevisstheten rundt trafikksikkerhet i samfunnet, bl.a. gjennom å arbeide for at

vektlegging av trafikksikkerhet og sikker transport blir en del av helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet (HMS) i arbeidslivet. Dette vil være særlig aktuelt i transportbedrifter og f.eks. i næringslivet, kommuner, fylkeskommuner og andre offentlige etater med bilkjøring i tjenesten. Fylkeskommuner og kommuner må videre være bevisste på hvordan en kan øke sikkerheten ved for eksempel skoletransport og bevisste innkjøpsrutiner.

11.7.2 Effektivisering og målretting av kontrollvirksomheten

Regjeringen vil i planperioden prioritere effektive og målrettede kontroller. Dette innebærer en sterkere satsing på trafikkontroller til tider og steder hvor trafikkovertrедelser ofte forekommer, samt at kontrollvirksomheten rettes inn mot den type atferd og de overtrедelser som i størst grad medvirker til alvorlige ulykker. Forskning viser at sikkerhetseffekten ved kontrollvirksomhet i stor grad er knyttet til den allmennpreventive virkningen av økt risiko for å bli oppdaget ved trafikkovertrедelse. Studier gjennomført av politiet viser at åtte av ti som anmeldes for kjøring i ruspåvirket tilstand er å finne i politiets strafferegister, og en tredel av de som forårsaker dødsulykker i trafikken er tidligere straffedømt. Politiet skal gjennom sin trafikkjeneste øke den subjektive og faktiske oppdagelsesrisikoen på vegnettet. Kombinert med økt satsing på ulykkesanalyse, vil dette bidra til å redusere antall drepte og hardt skadde i planperioden.

Aktuelle tiltak i perioden vil være:

- Politiet vil prioritere kontroll av trafikanter med en kjøreatferd som virker skremmende eller truende på andre trafikanter, og som går på bekostning av trafikksikkerhet og framkommelighet.
- Konsentrere kontrollene om de mest ulykkesutsatte vegstrekningene.
- Legge vekt på å luke ut aggressiv atferd, høy fart, rus og manglende bruk av verneutstyr.
- Vurdere behov for et nasjonalt påtaledirektiv på trafikkområdet ved å gi sentrale føringer for straffereaksjoner mot enkelte overtrедelser for slik å synliggjøre alvoret ved trafikklovbrudd.
- Styrke ressursinnsatsen til bilbeltekontroller og tekniske kontroller av tungtransporten.
- Trappe opp innsatsen til kjøre- og hviletidskontroller i samsvar med EUs kontrolldirektiv.
- Stramme inn og endre prikkbelastningsordningen for å oppnå en ytterligere trafikksikker-

hetseffekt, samt sikre tekniske og juridiske forutsetninger for effektiv administrasjon av ordningen.

- Målrette kontrollene mot kjøretøy, transportselskaper og opprinnelsesland med dokumentert høyere ulykkesrisiko gjennom systematisk informasjonsinnhenting om aktørene i transportbransjen og godt samarbeid mellom politi og vegvesen.
- Vurdere hensiktsmessigheten ved publisert statistikk over transportselskaper som bryter regelverket, i nær dialog med transportnæringen. Regjeringen ønsker å legge til rette for å styrke arbeidet ytterligere for å stimulere til ut-

Boks 11.3 Fartens betydning for trafikksikkerheten

- Kjørefartens innvirkning på ulykkesrisiko og ulykkesomfang er solid dokumentert. Andelen som overtrer fartsgrensene er i dag uakseptabelt høy.
- Analyser fra Statens vegvesens ulykkesgrupper viser at høy fart er medvirkende årsak i 49 pst av dødsulykkene på norske vegger. Dette gjelder enten høy fart i forhold til fartsgrensene eller ut fra veg- og føreforhold.
- En økning i gjennomsnittshastigheten på vegnettet med 2 km/t fører til 10 pst økning i antall drepte.
- Dersom alle overholdt fartsgrensene ville anslagsvis 50 færre blitt drept og 150 færre hardt skadd per år.
- Fartsgrensesystemet skal være forståelig for trafikantene og bedre tilpasset den menneskelige tåleevne i en kollisjon.
- Ni av ti mennesker overlever en påkjørsel i 30 km/t. Økes farten til 50 km/t vil kun to av ti fotgjengere overleve sammenstøtet. Dette er grunnen til at 30 km/t settes som fartsgrense i bolig- og skolenære områder.
- Sjansen er stor for å overleve en frontkollisjon i inntil 70 km/t. Ved høyere hastigheter reduseres denne sjansen betraktelig. Dette skyldes at de indre organene ikke tåler den belastning en bråstopp påfører disse i høyere fart. For vegger med stor trafikk og fartsgrense over 70 km/t er det derfor behov for å gjennomføre tiltak for å redusere faren for møteulykker.

vikling av sikkerhetssystemer i bedriftene samt heve status for transportnæringen.

Automatisk trafikkontroll

Automatisk trafikkontroll (ATK) er en viktig del av politiets fartskontroller. Det er et mål å redusere tiden fra overtredelsen begås til føreren av kjøretøyet får en reaksjon, samt å redusere antall saker som henlegges pga. manglende billedkvalitet. Samferdselsdepartementet vil således effektivisere kontrollene ved å:

- Fullføre arbeidet med å installere digitalt foto-utstyr ved samtlige ATK-punkter.
- Vurdere tiltak for mer effektiv behandling av ATK-sakene.

Regjeringens innføring av gjennomsnittsmåling av fart mellom to punkter med automatisk trafikkontroll (strekings-ATK) i 2009 vil videre være et viktig bidrag for større overholdelse av farts-grensene og derved reduksjon av alvorlige vegtrafikkulykker. Streknings-ATK etableres på E6 i Gudbrandsdalen, E18 i Telemark, rv 7 i Hallingdal og rv 3 i Østerdalen. Andre strekninger vil vurderes ut fra fastsatte kriterier for etablering av streknings-ATK. Basert på erfaringer fra land som allerede har etablert gjennomsnittsmålinger, regner en med at antall drepte og hardt skadde vil kunne reduseres med så mye som 30 – 40 prosent på de strekningene det gjelder.

Ruspåvirkning

Hver fjerde person som omkommer i trafikken dør i en ulykke der en alkoholpåvirket fører er innblandet. Samtidig er det en økende andel førere som kjører under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol. På bakgrunn av dette vil regjeringen i planperioden prioritere utarbeidelse av effektive tiltak og virkemidler for å redusere utbredelse av rus i trafikken.

Tiltak som vil bli vurdert innført er:

- Etablere lovhjemmel for kontroll av bilførere ved bruk av «narkometer» eller lignende uten krav til forutgående mistanke.
- Fastsettelse av nulltoleransegrenser for kjøring under påvirkning av enkelte andre rusmidler enn alkohol.
- Endre straffeutmålingsreglene for påvirket kjøring, samt bedring av politiets fullmakter til å gjøre bruk av administrative reaksjoner til å hindre ruspåvirket kjøring.

Samferdselsdepartementet har videre nedsatt en arbeidsgruppe som vurderer alkoholås som et alternativ til inndragning av førerkort for gjentatt promilledømte. Resultatene fra arbeidet legges fram i løpet av våren 2009. Regjeringen vurderer å legge alkoholås inn som et tiltak i promilleprogrammet, jf. St.meld. nr. 37 (2007-2008) Straff som virker – mindre kriminalitet – tryggere samfunn.

11.8 Tilrettelegging for utnyttelse av trafiksikkerhetspotensialet innenfor ny teknologi

Regjeringen vil legge til rette for utnyttelse av trafiksikkerhetspotensialet i ny teknologi og er forberedt på å ta i bruk nye instrumenter i trafiksikkerhetsarbeidet. Intelligente transportsystemer og -tjenester (ITS) kan støtte oppunder de tradisjonelle virkemidlene og hovedinnsatsområdene i trafiksikkerhetsarbeidet ved hjelp av løsninger som hjelper trafikantene til sikker atferd, hindrer farlig atferd og begrenser skadene i en kollisjon. Avanserte førerstøttesystemer og systemer for kontroll og overvåkning kan forventes å ha positiv innvirkning på risikoatferd, først og fremst knyttet til fart, rus, og manglende bilbeltebruk. Av interesse er også tiltak som bygger på kommunikasjon mellom kjøretøy og infrastruktur. Det er videre ventet at ITS vil kunne effektivisere tungtransportkontrollene og andre former for kontrollvirksomhet.

Regjeringen vil i planperioden utrede kostnader, nytte og samfunnsøkonomiske konsekvenser av ulike ITS-tiltak, for å vurdere omfanget og utformingen av den norske satsingen på intelligente transportsystemer og -tjenester. Samferdselsdepartementet vil følge utviklingen i denne typen teknologi og vil, dersom tiltakene viser seg å være kostnadseffektive i trafiksikkerhetsarbeidet, vurdere bruken av dem i Norge på tross av de begrensninger de kan legge på den enkelte trafikants opplevelse av frihet.

Statens vegvesen har utarbeidet en overordnet ITS-strategi for etaten for perioden 2010-2019. Strategien forutsetter at Statens vegvesen skal være en sentral pådriver i arbeidet med å ta i bruk nye ITS-løsninger. Arbeidet spenner fra å legge til rette for ITS-infrastruktur til å arbeide for at alle offentlige kjøretøy utstyres med ITS-løsninger. Myndighetene bør søke å stille strenge sikkerhetskrav til egne kjøretøyer og ved kjøp av varer og tjenester. Eksempler på slike sikkerhetskrav kan være krav om automatisk fartstil-

Boks 11.4 Ungtrafikk på Karmøy – Et forsøk med kjøretøyteknologi for å øke sikkerheten på vegene

I løpet av 17 måneder i 2006-07 gjennomførte Gjensidige i samarbeid med Statens vegvesen prosjektet «Ungtrafikk» som en del av nullvisjonsprosjektet «Trygt Hjem» i Karmøy. Hensikten med forsøket var å se om en kan øke sikkerheten på vegene gjennom å øke bevisstheten om respekten for fartsgrensene ved å dokumentere utviklingen i kjøreatferd blant ungdom ved bruk av ny kjøretøyteknologi. 50 ungdommer i alderen 18 til 25 år deltok i forsøket, og deltakerne fikk 30 pst rabatt på forsikringen. Hver bil ble i tillegg til automatisk fartstilpasning (ISA) utstyrt med en atferdsregistrator som registrerte posisjonen til bilen i løpet av forsøksperioden.

Forsøket viste at de som brukte ISA aktivt hadde mest moderat kjørestil. Det er relativt sett flest yngre deltakere med offensiv kjøreatferd, samtidig som de yngste mennene jevnt over hadde mer offensiv kjøreatferd enn kvinnene. Videre viste forsøket at deltakerne som først og fremst vektla rabattmotiver for sin deltakelse, er mest risikoutsatt i trafikken. Dette er dermed en viktig målgruppe å nå fram til ved bruk av utstyr som ISA og atferdsregistrator. Resultatene viser at økonomiske insentiver for installasjon av slik utstyr, som f.eks. forsikringsrabatt, kan være et verdifullt verktøy i framtidig satsing på ny teknologi for å bedre trafikksikkerheten.

pasning (ISA), setebeltepåminnere og elektronisk stabilitetskontroll (ESC) i tjenestebiler, samt krav om alkolås i for eksempel skoletransport. Regjeringen vil i planperioden vurdere nærmere tiltak som kan bidra til utbredelsen av teknologiske innretninger som fremmer trafikksikkerhet i biler.

Nye løsninger for overvåking, kontroll og trafikkstyring kan utfordre og gripe inn i individets frihet og utfordre vegtrafikken som privat sfære. Samferdselsdepartementet vil i perioden arbeide med å belyse problemstillinger knyttet til personvernimplikasjoner ved bruk av ny teknologi slik at eventuelle konflikter håndteres lettere. Arbeidet vil bl.a. bygge på resultater fra Statens vegvesens etatsprosjekt om personvern og trafikksikkerhet

som avsluttes i 2010. Se kapittel 14 for nærmere omtale av personvern i samferdselssektoren.

11.9 Øvrige områder

Organisatoriske virkemidler og samhandling

Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med øvrige hovedaktører vurdere behov for endringer eller tilpasninger i organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet for å sikre en helhetlig virkemiddelbruk og tilfredsstillende målstyring med tanke på etappemålet for ulykkesreduksjon.

Samferdselsdepartementet vil i planperioden trekke de ulike berørte aktører og forvaltningsnivåer sterkere inn i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Fylkene, kommunene og interesseorganisasjoner har en viktig rolle i forhold til det vedtatte, nasjonale etappemålet for ulykkesreduksjon. Det er opprettet et Nasjonalt trafikksikkerhetsforum der de ulike organisasjonene, og myndighetene på de ulike forvaltningsnivåene får en arena for diskusjon og håndtering av ulike trafikksikkerhetsutfordringer i vegsektoren.

Statens vegvesen

Statens vegvesen har en rolle som pådriver i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet gjennom ansvar for formalisering og oppfølging av samarbeidet mellom ulike myndigheter, interesseorganisasjoner og næringsliv. Dette innebærer bl.a. å koordinere trafikksikkerhetsinnsatsen regionalt og lokalt for å oppfylle etappemålet og inspirere til økt trafikksikkerhetsinnsats, samt å ivareta sekretariatsfunksjonen i fylkenes trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Samferdselsdepartementet framhever viktigheten også av disse funksjonene sett i lys av forvaltningsreformen og fastsettelsen av et nasjonalt, kvantifisert etappemål på trafikksikkerhetsområdet.

Statens vegvesen har videre et ansvar for å lede arbeidet med å revidere og følge opp «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» med en nærmere konkretisering av virkemidlene som framheves i Nasjonal transportplan. Tiltaksplanen utarbeides i samarbeid med politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk. Statens vegvesen må vurdere om også andre aktører kan være aktuelle å trekke inn som samarbeidspartnere ved revisjon av denne planen. Tiltaksplanen vil være et sentralt verktøy for hovedaktørene i oppfølgingen av etappemålet for trafikksikkerhet i planperioden.

Boks 11.5 Lokale trafikksikkerhetsprosjekter

Trafikktryggleik Hallingdal

«Trafikktryggleik Hallingdal» er et lokalt initiert og drevet prosjekt, eid av Regionrådet for Hallingdal. Bakgrunnen for prosjektet er en urovekende ulykkesutvikling, særlig knyttet til helger og ferier. I femårsperioden 2002-2006 ble 21 personer drept og 42 skadd på Rv 7 og Rv 52 innenfor regionen. Målet er å halvere antall drepte og hardt skadde på ulykkesbelastede strekninger i Hallingdal gjennom holdningsskapende arbeid, intensivt kontrollvirksomhet og arbeid for bedre vegstandard. Statens vegvesen, politiet, politikere, kommunale ressursgrupper, Trygg Trafikk og Gjensidige Hallingdal deltar aktivt sammen med lokalt næringsliv, Norsk Transportarbeiderforbund, Norges Lastebileierforbund, yrkessjåfører og frivillige organisasjoner. Driften er finansiert av Regionrådet, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og Gjensidige Hallingdal gjennom Forsikringsutvalet for Hallingdals-kommunane.

Ringsakerprosjektet

Målet med Ringsakerprosjektet (2007 – 2010) er å redusere antall drepte og hardt skadde i Ringsaker. 34 drepte (21 utenfor E6), 76 alvorlig skadde og 587 lettere skadde i perioden 1998 – 2005, utløste prosjektet. Statens vegvesen, politiet, Ringsaker kommune, Trygg Trafikk og Hedmark Trafikksikkerhetsutvalg samarbeider om prosjektet. Tiltakene er utformet med bakgrunn i lokale undersøkelser og nasjonale erfaringer/rapporter. Lokalt eierskap og direkte involvering av foreldreforeninger, velforeninger, russen, ungdomsklubber, motormiljøer, NAF, lokale trafikkskoler, humanitære organisasjoner og enkeltpersoner er sentrale for å oppnå gjensidige, forpliktende relasjoner. Hovedtiltakene er:

- Flere og mer strategiske kontroller

- Tiltak rettet mot motorinteresserte
- Tiltak som involverer befolkningen i grender og skolekretser

Ved flere av tiltakene inngås det kontrakter med Lensmannen i Ringsaker om forbilledlig kjøring og sanksjoner ved avtalebrudd. Fersk statistikk kan tyde på en allerede positiv utvikling både med hensyn til drepte, skadde og anmeldelser blant ungdom.

Nullvisjonsprosjektet i Lister

Prosjektet ble startet i 2003 som et samarbeid mellom kommunene Lyngdal og Farsund, Statens vegvesen, Vest-Agder fylkeskommune, Trygg Trafikk og politiet. Formålet var å øke oppmerksomhet og kunnskap om trafikksikkerhet i befolkningen, slik at holdning og atferd endres. Prosjektet er hovedsakelig basert på informasjon og opplæring, og involverer i liten grad fysiske tiltak. Hovedfokus har vært på den voksne befolkningen som rollemodeller. Det er ansatt egen prosjektleder.

Eksempler på tiltak:

- Nullvisjonspresentasjon gjennom bilder, oppgaver og konkretiseringsmaterieell (ca. 45 min) gjennomført for kommunalt ansatte, bedrifter, lag og foreninger – totalt ca. 3 000 personer
- Deltakelse i ulike typer arrangementer
- Refleksdemonstrasjoner
- Sykkelhjelmkontrakter
- Refleksvestkontrakter for mopedførere
- Aktiv profilering via lokalavis

Prosjektet ble evaluert etter tre år. Evalueringen viser at ting tar tid, og påviser små, men positive endringer. Dette har resultert i at prosjektet i 2007 ble vedtatt videreført med 3 nye år, og utvidet med kommunene Kvinesdal og Sirdal.

Tilsyn i vegsektoren

Spørsmålet om tilsyn i vegsektoren har blitt vurdert i ulike sammenhenger, bl.a. i NOU 2000:24 Et sårbart samfunn og St.meld. nr. 17 (2002-2003) Om statlige tilsyn. Saken ble igjen politisk aktualisert gjennom raset i Hanekleivtunnelen

på E18 i Vestfold i desember 2006 og oppfølgingen av dette. Regjeringen ønsket på bakgrunn av dette en grundig utredning av et eventuelt selvstendig organ med ansvar for tilsyn med sikkerheten i vegsektoren. Stortinget ble orientert om oppnevningen av et slikt utvalg gjennom St.prp. nr. 68 (2006-2007).

Utvalgets arbeid er avgrenset til spørsmål knyttet til infrastrukturen og skal ikke ta for seg trafikanter og kjøretøy. Det er på infrastrukturområdet det i dag eksisterer uklare roller. En hovedoppgave for utredningen har vært å utrede eventuelt behov for å opprette et uavhengig tilsyn med veginfrastrukturen og behov for endringer i regelverk. Utvalgets innstilling er presentert i NOU 2009:3 På sikker veg. Samferdselsdepartementet vil sende utredningen på en bred høring og komme tilbake til Stortinget med saken på egnet måte.

Forvaltningsreformen

Forvaltningsreformen kan få betydning for oppfølgingen av etappemålet på trafikksikkerhetsområdet. Reformen medfører endret ansvarsfordeling mellom staten og fylkeskommunale og kommunale myndigheter. Stortinget har i Innst. S. nr. 166 (2006-2007) understreket viktigheten av en fullgod trafikksikkerhetspolitikk i alle fylkeskommuner etter overtakelse. For å legge til rette for at disse kravene blir oppfylt, er det nødvendig å utarbeide statlige føringer. Omfanget av slike statlige føringer må vurderes nærmere og veies mot hensynet til regional handlefrihet, jf. Ot.prp. nr. 10 (2008-2009).

Kommunene

Kommunene har et stort ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet både som vegmyndighet og gjennom sitt ansvar for bl.a. arealplanlegging. Trafikksikkerhet inngår også i kommunenes ansvar som skole- og barnehageeier, som transportør og transportkjøper og som arbeidsgiver. Mindre enheter som en kommune, er godt egnet for planlegging, samordning og målretting av trafikksikkerhetstiltak. Særlig viktige områder er tiltak for fotgjengere og syklist i utformingen av et trygt lokalmiljø. På lokalt og regionalt plan foregår det en rekke gode trafikksikkerhetsinitiativ, se omtale i faktaboks 11.6. Disse og andre lokale initiativ kan benyttes som bestep praksis også for andre kommuner og regioner.

Økt innsats til trafikant og kjøretøyforvaltningen

Samferdselsdepartementet legger opp til en styrking av området trafikant og kjøretøy, jf. kapittel 6. Regjeringen har etablert en helhetlig plan for lokalisering og tjenestetilbud ved trafikkstasjonene, der det er lagt vekt på å sikre brukerne et godt og tilgjengelig tilbud over hele landet.

Trafikant- og kjøretøyforvaltningen har som formål å sikre god trafikksikkerhetsmessig standard på førere av motorkjøretøy og på selve motorkjøretøyet, samt bidra til at miljøhensyn ivaretas på en god måte i vegtrafikken. I tillegg skal forvaltningen forhindre ulike typer svindel med kjøretøy og førerrettigheter, bidra til likhet i konkurransevilkårene mellom aktører innenfor transport-, trafikkopplærings- og verkstedsbransjen, og bidra til statens inntekter ved å legge grunnlaget for Toll- og avgiftsdirektoratets fastsetting av avgifter på kjøretøy.

Forvaltningen overfor publikum skjer i utgangspunktet på trafikkstasjoner og andre tjenestesteder, men en stadig større del av tjenestene vil også kunne tilbys over internett og andre elektroniske kanaler. Det er et mål for planperioden at dette skal omfatte alle tjenester unntatt der personlig oppmøte er nødvendig for å verifisere brukerens identitet eller måle brukerens kompetanse.

Kravet om likebehandling og rettsikkerhet for den enkelte står sentralt. Dette forutsetter gode interne systemer, riktig kompetanse og god kommunikasjon. Statens vegvesen vil i perioden arbeide for å heve kvaliteten på tjenestene og sikre at brukerne blir behandlet likt uansett hvilket tjenestested de oppsøker eller om henvendelsen skjer via andre kanaler. Det finnes i dag ingen egen ekstern utdanning som direkte kvalifiserer for tilsetting som kjøretøykontrollør eller førerprøvesensor. Kompetansehevingen må derfor i hovedsak skje gjennom etterutdanning av tilsatte.

På grunn av høy gjennomsnittsalder på ansatte innenfor trafikantområdet vil arbeidet med å rekruttere og beholde medarbeidere være et viktig satsingsområde i planperioden.

Trafikant- og kjøretøyforvaltningen blir i økende grad knyttet opp mot et harmonisert europeisk regelverk. EU arbeider for felles standarder for førerprøve- og kontrollvirksomheten og nye regler for blant annet gyldighetstid for førerkort. Stadig flere kjøretøy vil i årene framover få europeisk typegodkjenning. Dette kan medføre redusert behov for å framstille kjøretøy til godkjenning på trafikkstasjonene. I løpet av første del av perioden vil de fleste registreringer og omregistreringer av kjøretøy kunne skje over internett. Brukernes behov for å oppsøke trafikkstasjoner i forbindelse med kjøretøy vil i perioden derfor kunne bli redusert. Det betyr at oppgavene på kjøretøyområdet i større grad må innrettes mot kontroll og tilsyn, samt administrasjon av systemer. Kvaliteten på kontrollene skal økes gjennom å målrette innsatsen bedre og ved å øke kontrollørens kompetanse.

12 Miljø

Hovedmål for miljø:

Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet

Regjeringen vil oppnå dette gjennom å:

- Trappe opp innsatsen innenfor jernbanesektoren betydelig, noe som vil legge til rette for å redusere personbilbruk og øke andelen gods på bane. Regjeringen vil be Jernbaneverket arbeide videre med å vurdere mulige konsepter for høyhastighetsbaner. I denne planperioden prioriteres et kapasitetssterkt jernbanelinje-nett i InterCity-området.
- Double midlene til belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i løpet av første fireårsperiode. Midlene reserveres byområder som inngår avtaler med staten om bruk av virkemidler som gir redusert biltrafikk.
- Bidra til en mer miljøvennlig byutvikling ved å øke fokuset på arealplanlegging i forbindelse med belønningsordningen og bypakke-prosesser.
- Sette i gang et lovarbeid som gir adgang til å innføre et finansieringstilskudd på omsetning av drivstoff i et utvidet omfang.
- Stimulere til raskere innføring av kjøretøy med lave eller ingen utslipp gjennom avgiftssystemet, forskning, støtteordninger og tilrettelegging.
- Sikre at CO₂-avgiften på drivstoff minst tilsvare prisen på internasjonale utslippskvoter.
- Fortsette arbeidet med å inkludere norsk luftfart i EUs kvotesystem.
- Arbeide for at internasjonal skipsfart og luftfart inkluderes i framtidige klimaavtaler.
- Stimulere til økt sjøtransport ved å tilrettelegge for mer effektiv havnedrift gjennom ny havnelovgivning, bedre sjøverts og landverts forbindelser til havner og lettelse i gebyrer og avgifter for sjøtransporten.
- Følge opp de nasjonale målene og handlingsplanen for støy med økt innsats på kilderettede tiltak og tiltak for de mest støyutsatte.
- Fortsette innsatsen mot lokal luftforurensning gjennom vedlikeholdstiltak, avgiftspolitik og tekniske krav til kjøretøy og drivstoff.
- Arbeide for å stanse tapet av biologisk mangfold gjennom alle planfaser, byggefasen og ved drift og vedlikehold av transportnettet.
- Sette i verk tiltak for å forebygge, begrense og bekjempe spredning av fremmede arter.
- Sikre at truede arter og naturtyper ivaretas i planleggingen av samferdselsanlegg på alle nivå.
- Innføre et system for saltbruk i Statens vegvesen der hensyn til trafikksikkerhet og miljø ivaretas, herunder hensyn til biologisk mangfold.
- Styrke jordvernet bl.a. gjennom å sørge for at hensynet til jordvern i større grad inngår i KVVU/KS1-prosesser og i etterundersøkelser av prosjekter.

12.1 Hovedmål, hovedutfordringer og prinsipper for miljøpolitikken

Utfordringer

Siden forrige Nasjonal transportplan ble lagt fram har både kunnskapen om klimaendringene og erkjennelsen av at endringene er menneskeskapt økt betydelig. Samtidig fører økt trafikk, høyere fart og utbygging av ny infrastruktur til tap og/eller forringelse av leveområder for planter og dyr. Vår håndtering av disse utfordringene har betydning ikke bare i dag, men også for kommende generasjoner. Klimaendringer og tap av biologisk mangfold må derfor betraktes som de største miljøutfordringene i transportsektoren. Andre viktige miljøutfordringer er forurensning av jord og vann, lokal luftforurensning, støy og nedbygging og forringelse av kulturminner og -miljøer og dyrkbar mark.

Trafikkveksten er den viktigste enkeltårsaken til at det er krevende å redusere miljøbelastningen fra transport. Trafikkveksten henger i neste omgang sammen med den økonomiske veksten. Økonomisk vekst fører til økt person- og godstransport. I tillegg fører god økonomi og økt verdsettning av tid til en favorisering av raskere transportmidler, som personbil og fly. På tross av det politis-

ke målet om å overføre mer gods fra veg til sjø og bane, har andelen av godstransport på veg økt.

Det er en spesielt stor vekst i fritidstrafikken. Det er vanskelig å tilrettelegge for fritidsreiser med buss og bane, og generelle trafikkdempende tiltak er de eneste aktuelle virkemidlene for å begrense veksten. Helgetrafikken kan også bidra til økt kapasitetsbehov på enkelte vegstrekninger. Dette gir økte inngrep i natur- og kulturmiljøer og tap av dyrket jord. Veksten i fritidstrafikken gir seg også utslag i flere og lengre reiser med fly.

Det vil imidlertid alltid være behov for biltrafikk og transport på veg. Det er en hovedutfordring å fase inn biler som kan gå på alternativt drivstoff som elektrisitet eller hydrogen samt å bedre energieffektiviteten i kjøretøyene.

Noen miljøpolitiske prinsipper

For å løse de store miljøutfordringene i transportsektoren er det viktig å innrette miljøpolitikken slik at de ressursene som brukes gir størst mulig miljøforbedringer. Et viktig prinsipp for miljøpolitikken er med andre ord å sørge for kostnadseffektive miljøforbedringer. For mange miljøutfordringer vil avgifter og kvoter sikre kostnadseffektive miljøforbedringer. For eksempel er transportsektoren ilagt CO₂-avgift og drivstoffavgifter. Flere byer har innført piggdekkavgift. Avgiftene bidrar til at husholdninger og næringsliv tar hensyn til miljøulempene og andre uheldige virkninger av trafikken når de tilpasser transportomfanget og velger transportmiddel. Mange av avgiftene gjelder flere sektorer og påvirker produksjons- og investeringsbeslutninger i næringslivet og forbruket i husholdningene. Sektorovergrepene avgifter bidrar til en kostnadseffektiv fordeling av utslippsreduksjonene mellom sektorer.

Det er også et viktig prinsipp å sørge for kostnadseffektivitet på lang sikt. Mange av miljøutfordringene i transportsektoren har en langsiktig karakter, og beslutninger med langsiktige virkninger må gå lengre i å ta miljøhensyn enn det som gjenspeiles i dagens miljøreguleringer. Klimautfordringen er et eksempel på et område hvor framtidens reguleringer sannsynligvis blir strengere enn i dag, og hvor tiltak som i dag framstår som svært kostbare, FoU og jernbaneinvesteringer er eksempler, vil kunne vise seg lønnsomme med en høyere, framtidig kvotepris. Andre tiltak, for eksempel innen arealbruk og byplanlegging, er ikke nødvendigvis avhengig av strengere reguleringer

for å bli kostnadseffektive, men hvis gevinstene først viser seg på lang sikt kan kortsiktige kostnader gjøre at lønnsomme tiltak likevel ikke blir gjennomført. Kostnadseffektivitet på lang sikt er derfor et viktig prinsipp for regjeringens miljøpolitikk, også innen transportsektoren.

Utslipp av klimagasser gir samme skade uavhengig av hvor de skjer. De øvrige miljøulempene ved transport er imidlertid langt større i byer og tettbygde områder enn i mer spredtbygde strøk. I byene skaper dessuten trafikkveksten stadig tettere og mer langvarig køtrafikk, i tillegg til at transportanlegg er arealkrevende. Samtidig er det lettere å sørge for et effektivt alternativt transporttilbud i tettbygde områder. Regjeringen vil derfor føre en differensiert politikk, hvor restriktive tiltak for å begrense bilbruk tas i bruk i områder der det kan bygges ut miljøvennlige transportalternativ.

Økosystemene utgjør livsgrunnlaget for menneskeheten. Det må derfor tas hensyn til at et robust biologisk mangfold er en forutsetning for alt liv på jorda og for å sikre tilstrekkelig tilgang på ressurser for biologisk produksjon. Forvaltningen av disse miljøressursene må bygge på føre-var-prinsippet og skje ut fra respekt for naturens tålegrenser. Nedbygging av matjord er i praksis irreversibel. De langsiktige konsekvensene er vanskelige å forutse og umulig å prissette.

Noen typer miljøkvalitet er viktige for menneskenes velferd i dag og i framtiden, samtidig som reduksjoner i miljøkvaliteten er reversible innenfor en rimelig tidsperiode. Eksempler kan være støv og ulike typer forurensning som ikke hopper seg varig opp i kretsløpet. For eksempel vil den lokale luftkvaliteten bedres, og helsefaren reduseres, når tilførselen av partikler går ned. I slike situasjoner bør nytte-kostnadsvurderinger tillegges vekt for forvaltning av miljøressursen, det vil si at kostnadene ved redusert miljøkvalitet løpende settes opp mot den økonomiske gevinsten samfunnet har av virksomheten som fører til miljøskaden.

Etappemål

På en rekke miljøområder har Stortinget fastsatt nasjonale miljømål. Målene er i hovedsak basert på tålegrenseprinsippet som innebærer at en setter mål på grunnlag av naturens bæreevne og rensekapasitet. Etappemålene i Nasjonal transportplan faller i stor grad sammen med de nasjonale miljømålene. Etappemålene for miljø i denne meldingen følger opp de nasjonale miljømålene.

12.1.1 Mål om reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren

Etappemål for klimautslipp:

Bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutslippene med 2,5 til 4 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i forhold til forventet utslipp i 2020.

Vekst i klimagassutslippene fra transport

Transportsektoren var ansvarlig for 25 pst av klimagassutslippene i Norge i 2007. Transportsektoren omfatter i denne sammenheng vegtrafikk (18 pst), innenriks luftfart (2 pst), og sjøtransport (5 pst). De siste tiårene har det vært en kraftig vekst i klimagassutslipp fra transportsektoren. I perioden 1990 til 2007 økte CO₂-utslippene fra vegtransport med over 33 pst, kystfart med 40 pst og utslippene fra luftfart med 10 pst, jf. figur 12.1.

I kapittel 4 er det vist prognoser for utviklingen i transportomfang og -fordeling. Det er en betydelig usikkerhet knyttet til prognoser for transportutviklingen. Når vi lager prognoser for klimagassutslipp avledet av transportutviklingen øker usikkerheten ytterligere. Sammenhengen mellom transportomfang og klimagassutslipp er påvirket av en rekke forhold, hvor teknisk utvikling (mot-

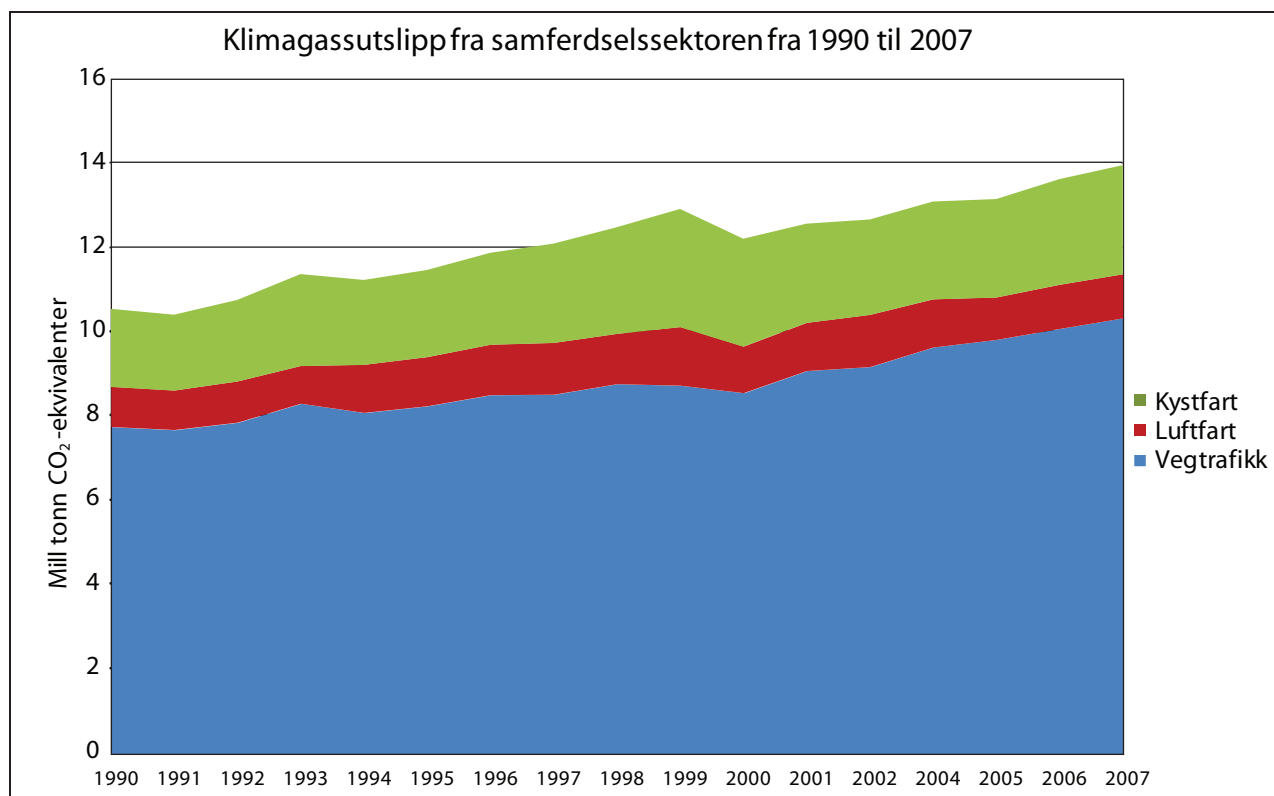
orteknologi mm.) er ett. Basert på tekniske vurderinger kan 1 pst effektivitetsforbedring per år være realistisk for vegtrafikk, i det minste for personbiler. I vegsektoren påvirker også omfanget av kjøring, egenskaper ved infrastrukturen, kjørestil, hastighet og kapasitetsutnyttelse drivstofforbruket og dermed utslippene av klimagasser.

For å ta hensyn til denne usikkerheten er CO₂-utslippene beregnet med utgangspunkt i tre alternative utviklingsbaner for energieffektivisering og teknologisk utvikling innen transport. Disse alternativene er kalt Lav, Middels og Høy, hvor Lav representerer de mest forsiktige, eller pessimistiske forutsetningene. Lav-alternativet gir derfor den høyeste utslippsbanen, jf. figur 12.2. Beregningene er konsistente med transport- og trafikkprognosene i kapittel 4. Det er bare beregnet utslipp av CO₂, andre klimagasser utgjør lite av det totale utslippet fra transportsektoren.

Følgende forutsetninger er gjort:

Veg – tre nivåer for effektivitetsforbedring (Lav, Middels, Høy): 0,50, 0,75 og 1,0 pst effektivitetsforbedring pr. år. Effektivitetsforbedringen regnes per kjøretøykilometer for personbil og per tonnkilometer for godsbil. For buss er det antatt halvparten så stor effektivitetsforbedring (0,25 – 0,5 pst per år).

Fly – som for veg, regnes per personkm.



Figur 12.1 Utviklingen av klimagasser i samferdselssektoren fra 1990 til 2007

Kilde: SSB

Sjø – halvparten av effektivitetsforbedringen for veg (0,25 – 0,5 pst per år).

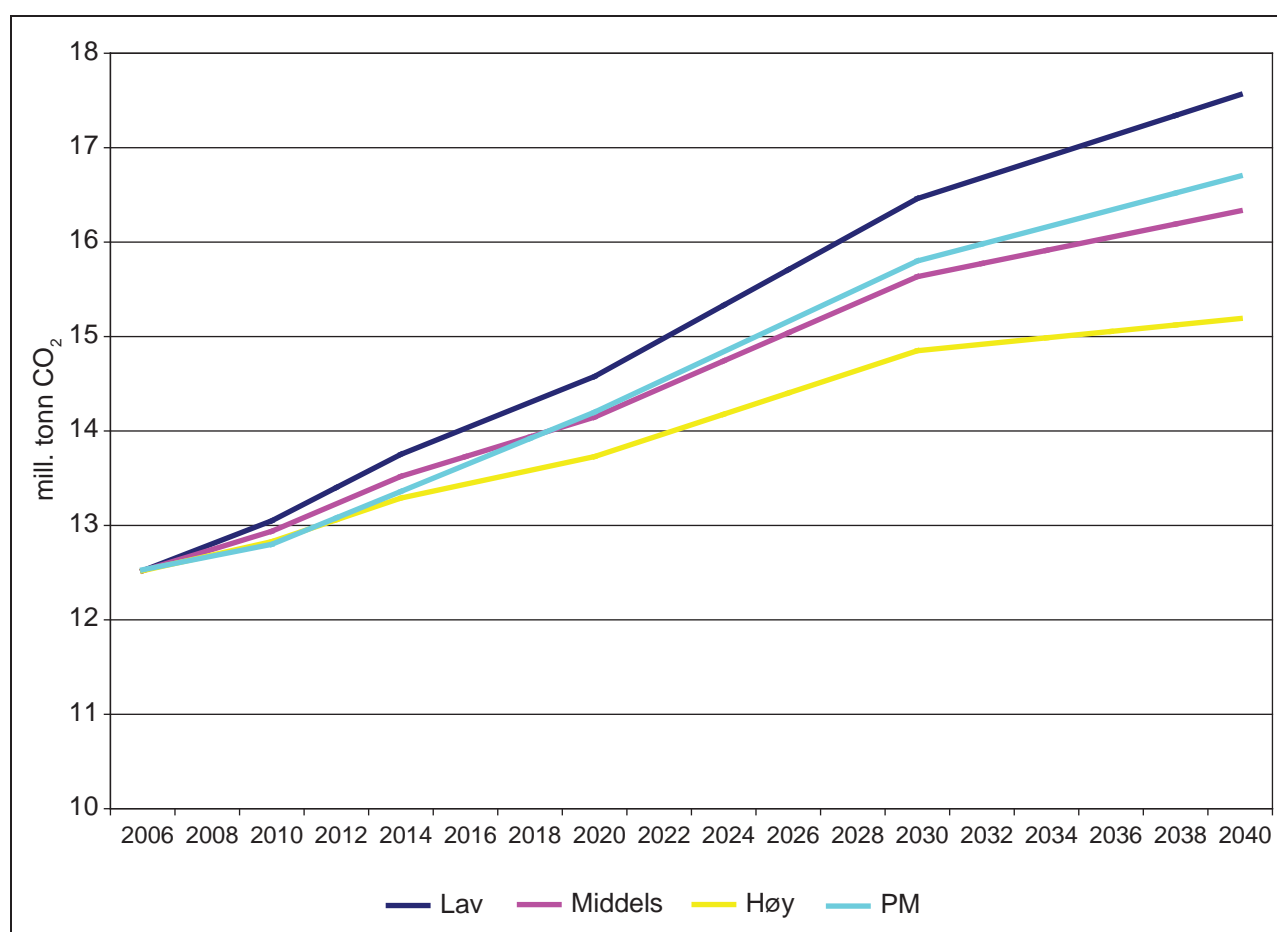
Bane – ingen effektivitetsforbedring. Dette gjelder bare diesellokomotiver og det er lagt inn uendret fordeling mellom elektrisk drevne tog og dieseltog.

I St.meld. nr. 9 (2008-2009) Perspektivmeldingen er det også beregnet utslipp av klimagasser, inklusive utslipp fra transport. Denne utslippsbanen er merket PM i figur 12.2. Metoden som er brukt i Perspektivmeldingen avviker på noen punkter fra den som er benyttet her, men som det framgår av figur 12.2 er det godt samsvar mellom framskrivningene. Forventet utslippsvekst i transportsektoren er 13 pst fra 2006 til 2020 i Perspektivmeldingen. I Nasjonal transportplan varierer prognosene fra 9,5 pst vekst fram mot 2020 i alternativet «høy teknologiforbedring» til 16,5 pst vekst i alternativet «lav teknologiforbedring». I alternativet «middels teknologiforbedring» er veksten fram mot 2020 på 13 pst.

Framskrivningene i figuren ligger lavere enn framskrivningen som ble presentert i St.meld. nr. 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk (Klimameldingen). I Klimameldingen ble det varslet en vekst på 40 pst i utslippene fra transport, mens figur 12.2 viser en forventet utslippsvekst fra 10 pst til 20 pst, avhengig av teknologioptimisme. Avviket skyldes delvis ulikt modellverktøy, delvis at grunnlaget for å utarbeide framskrivninger er blitt bedre etter at beregningene til klimameldingen ble laget. I tillegg har framskrivningen til Nasjonal transportplan innarbeidet effekten av ny, vedtatt politikk som vil redusere utslippene, for eksempel er virkninger av omleggingen av engangsavgiften for nye kjøretøy inkludert.

Mål og måloppnåelse

Som en del av en global og ambisiøs klimaavtale, der også andre industriland tar på seg store forpliktelser, er partene i klimaforliket enige om at Norge skal ha et forpliktende mål om karbonnøy-



Figur 12.2 Framskrevet CO₂-utslipp fra transportsektoren, mill. tonn CO₂. Høy, middels og lav refererer til forutsetninger om utvikling av energieffektiviteten.

Kilde: TØI, Norconsult og St.meld. nr. 9 (2008-2009) Perspektivmeldingen (PM).

tralitet i 2030. Dette innebærer at Norge skal sørge for utslippsreduksjoner tilsvarende norske utslipp i 2030. Dersom de globale utslippene skal følge en utviklingsbane som er forenlig med det langsiktige temperaturstabiliseringsmålet, krever dette store omstillinger i utslipps- og forbruksmønstre i industrialiserte land, inkludert Norge. Norge må derfor på sikt bli et lavutslippssamfunn.

Hovedformålet med de sektorvise klimahandlingsplanene jf. St.meld. nr. 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk (Klimameldingen) er å identifisere virkemidler som gir kostnadseffektive utslippsreduksjoner for den enkelte sektor som med dagens virkemiddelbruk ikke blir gjennomført.

Klimamålet for transportsektoren ble presentert i Klimameldingen:

«Regjeringens mål er at eksisterende og nye virkemidler i transportsektoren skal utløse en reduksjon i klimagassutslippene med mellom 2,5 og 4 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i forhold til den referansebanen som ble lagt til grunn i SFTs tiltaksanalyse i 2007. Målene knyttet til sektoren er basert på anslag og vil måtte revurderes dersom endringer i framtidige prognoser, kostnader, teknologiutvikling eller andre vesentlige endrede forutsetninger tilsier det».

Et mål om 4 millioner tonn reduksjon i forhold til Klimameldingens forventede utslipp i 2020 tilsvarende om lag nullvekst i utslippene fra 2005.

Transportsektoren i Klimameldingen omfatter landtransport (jernbane og vegtransport inkludert lette kjøretøy, tunge kjøretøy, motorsykler og mopeder), innenriks luftfart, andre mobile kilder (snøscootere, traktorer, anleggsmaskiner og andre motorredskaper) og skipsfart (slepebåter, forsyningskip, tankskip, tørrlastskip, hurtigbåter, ferger og Hurtigruta); altså noen flere utslippskilder enn de som omfattes av Nasjonal transportplan. Viktigere er det imidlertid at mange svært effektive virkemidler utformes i andre sammenhenger enn i Nasjonal transportplan, for eksempel skatte- og avgiftspolitikken, eller av kommunale og regionale beslutningstakere, for eksempel arealpolitikken. Etappemålet for klimagassutslipp forholder seg til virkemidlene som omfattes av Nasjonal transportplan, og er å bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutslippene med 2,5 til 4,0 millioner tonn CO₂-ekvivalenter sett i forhold til forventet utslipp i 2020, jf. ovenfor.

Klimameldingen åpner for at sektormålene kan revideres dersom for eksempel prognosene endres. En eventuell revisjon av sektormålet for

transport må imidlertid sees i sammenheng med en eventuell revisjon av klimamålet for Norge totalt, og målene for andre sektorer. Samferdselsdepartementet har derfor ikke revidert målet på grunnlag av de nye framskrivningene presentert ovenfor. Målet om å bidra til en reduksjon på 2,5 til 4,0 millioner tonn CO₂ gjelder med andre ord i forhold til framskrivningen som ble lagt til grunn for klimameldingen. Regjeringen vil komme tilbake til spørsmålet om revisjon av klimamålene i forbindelse med vurderingen av klimapolitikken som legges fram for Stortinget i 2010. Regjeringens utgangspunkt er at klimamålet for transportsektoren da vil opprettholdes eller skjerpes.

Gjennom Nasjonal transportplan tas viktige grep for å få ned utslippene. I denne meldingen foreslås det derfor en kraftig satsing på jernbaneinvesteringer, tiltak for å øke andelen godstransport på sjø og tiltak for økt andel syklist, gående og kollektivtrafikanter. Tiltakene vil ha best effekt dersom regionale og lokale myndigheter følger opp med mer effektiv arealplanlegging og restriksjoner overfor biltrafikken. Tekniske forbedringer i bilparken og tidligere introduksjon av lav- og nullutslippsbiler er av stor betydning for å redusere klimagassutslippene i transportsektoren. Gjennom den grønne omleggingen av bilavgifter, innfasing av lav- og nullutslippsteknologi og sterk satsing på forskning på alternative drivstoff og miljøvennlig bilteknologi, arbeider regjeringen mot en mer energieffektiv bilpark fram mot 2020.

Virkemidlene i Nasjonal transportplan er ikke alene tilstrekkelig for å nå klimamålet for transportsektoren. Dersom regionale og lokale myndigheter også gjennomfører effektive tiltak som kjøprising og parkeringsrestriksjoner kan de tiltak som regjeringen presenterer i denne meldingen og i andre sammenhenger være tilstrekkelige til å nå klimamålet for sektoren. Regjeringen vil presisere at det er betydelig usikkerhet knyttet til måloppnåelse, og at det største usikkerhetsmomentet er utviklings- og innfasingstakten for ny teknologi.

Det er også knyttet stor usikkerhet til sammenhengen mellom tiltak på transportområdet og utslippene av klimagasser. En av årsakene er at effekten av enkelttiltak blir påvirket av den samlede transportpolitikken. Eksempelvis vil effekten av en storstilt satsing på jernbane avhenge sterkt av hvilke andre tiltak som settes i verk. Jernbanesatsing i kombinasjon med parkeringsrestriksjoner, høyere kostnader ved bruk av bil og satsing på gang- og sykkeltiltak, gir større effekter enn jernbanesatsingen alene. En annen årsak er at effekte-

ne kan komme langt fram i tid. For eksempel er effektene av FoU eller mer effektiv areautnyttelse vanskelig å beregne.

Det er en viktig oppgave å bedre kunnskapen om effekten av klimatiltak i transportsektoren. For å få en systematisk gjennomgang av klimatiltak i alle utslippssektorene, har regjeringen satt i gang prosjektet Klimakur 2020 under ledelse av Statens forurensningstilsyn. På samferdselsområdet deltar Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet og Avinor. Etatene skal utarbeide en virkemiddel- og tiltaksanalyse med oppdatert kunnskap om kostnader og effekter av klimatiltak innenfor de ulike sektorene. Analysen skal etter planen være ferdig 1. november 2009. Samferdselsdepartementet har i tillegg gitt midler til flere forskningsprosjekter på dette området, bl.a. gjennom Program for Overordnet Transportforskning (POT), hvor effekter av ulike virkemidler og klimatiltak på transportområdet utredes. Rapportene skal være ferdige i løpet av 2009.

I klimaforliket ble det enighet om at det i Nasjonal transportplan så langt det er mulig, skal foreligge et karbonbudsjett knyttet opp til alle større prosjekt, som synliggjør effektene prosjektene og planen som helhet vil ha på de nasjonale klimagassutslippene. Endringer i utslipp som følge av større vegprosjekter er presentert i kapittel 10. Statens vegvesen har dessuten, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, satt i gang et arbeid for å utvikle et bedre metodeverktøy for å beregne de samlede effektene på klimagassutslipp som kan forventes ved etablering av ny infrastruktur og vedlikehold av eksisterende infrastruktur. Beregningsmodellene skal inkludere utslipp fra vegbygging, og eventuelt også fra vedlikehold og drift av vegene. Tilsvarende verktøy skal utvikles for jernbane- og luftfartssektoren, og for transportsektorene samlet.

Regjeringen er opptatt at man i utviklingen av metodeverktøy for sektoren legger vekt på å i større grad fange opp effektene av langsiktige strukturelle endringer. Også politisk legger regjeringen vekt på å prioritere hensynet til å få til en gradvis omlegging av transportsystemet i mer miljø- og klimavennlig retning, selv om dette på kort sikt og med dagens karbonpriser ikke er "lønnsomt". Beregningene av samfunnsøkonomisk lønnsomhet må ta hensyn til at forventet pris på klimagassutslipp ("karbonprisen") vil øke over tid, og at en økt karbonpris også vil føre til økte energipriser. Slike prisøkninger vil isolert sett øke den relative lønnsomheten av energieffektive

samferdselsinvesteringer, f.eks. i form av jernbaneinvesteringer i sentrale strøk. Regjeringen har nedsatt et ekspertutvalg som arbeider med en NOU om klima- og bærekraftshensyn i offentlige beslutninger der blant annet disse hensynene vil bli belyst. Det tas sikte på at utvalgets rapport legges fram i juni.

Tiltak for kjøretøy med lavere klimagassutslipp

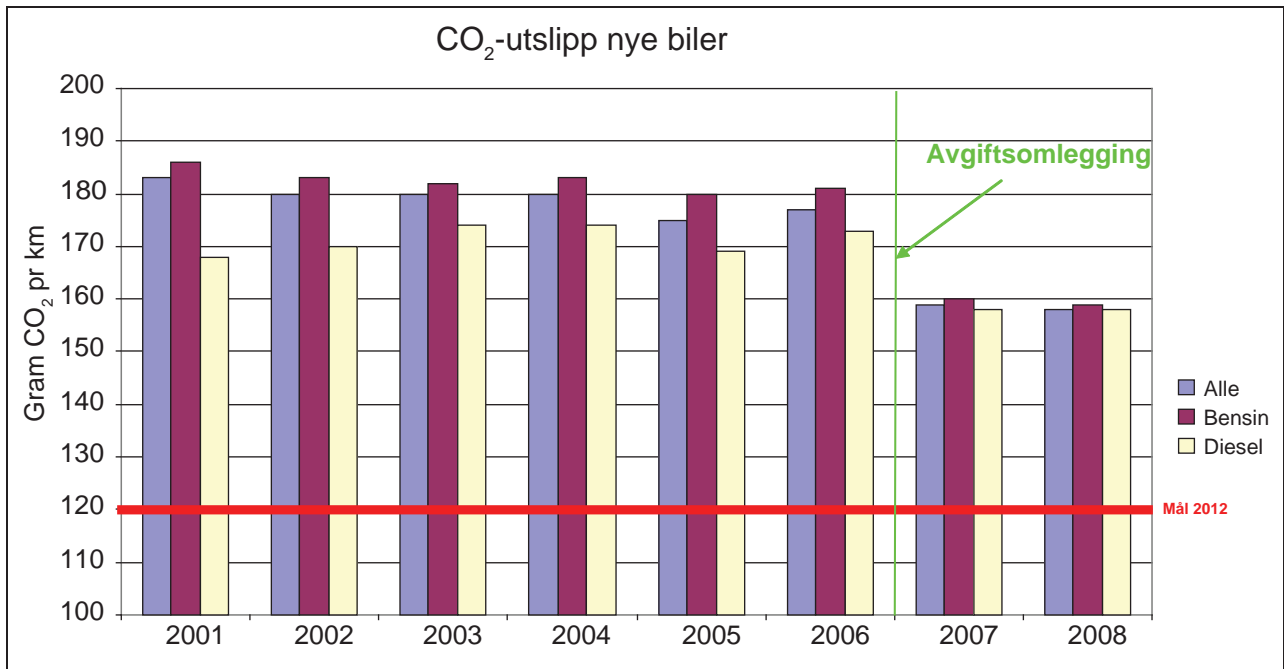
Tiltak for kjøretøy med lavere klimagassutslipp omfatter både tiltak for effektivisering av tradisjonelle kjøretøy og innføring av alternative drivstoff og kjøretøy.

Biler som selges i dag vil være på vegen også i 2020. De tekniske egenskapene ved bilene som selges de nærmeste årene påvirker dermed utslippene i 2020. Regjeringen har derfor en målsetting om at CO₂-utslipp fra nye biler i gjennomsnitt skal være på 120 g/km eller lavere innen 2012, og samarbeider med bilbransjen om å nå dette målet gjennom kampanjen Klimaveien, se boks 12.1.

I 1995 innførte EU et mål for utslipp fra nye biler på 120 g/km innen 2012, tilsvarende det norske utslippsmålet for bilparken. Ett av tiltakene for å nå 120 g/km-målet er å innføre et krav til bilindustrien om at gjennomsnittlige utslipp fra nye biler ikke skal overstige 130 g/km. I følge et kompromissforslag av desember 2008 mellom Europaparlamentet og Europarådet skal kravet til bilindustrien fases gradvis inn fra 2012 til 2015, slik at 65 pst av nybilparken skal ha utslipp på maksimalt 130 g/km i 2012, stigende til 75 pst av nybilparken i 2013, 80 pst i 2014 og 100 pst i 2015. I forslaget ligger det også inne et langsiktig mål for utslipp fra nye biler på 95 g/km innen 2020. Norske myndigheter har

Boks 12.1 Om Klimaveien

Klimaveien er en felles kampanje for organisasjoner tilknyttet norsk vegtransport og miljøarbeid. I samarbeid med norske myndigheter ønsker Klimaveien å mobilisere til en samfunnsdugnad for å redusere CO₂-utslippene fra vegtrafikken. Kampanjen har som mål å redusere CO₂-utslippene fra vegtrafikken med ti pst innen utgangen av 2009. Organisasjoner involvert i Klimaveien tilbyr blant annet økokjøringskurs. De aller fleste viktige aktører knyttet til vegtransportbransjen er medlemmer i Klimaveien og har forpliktet seg til å utvikle tiltaksplaner på sine områder. Les mer på www.klimaveien.no.

Figur 12.3 CO₂-utslipp fra nye biler fra 2001 til 2008

Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken

jobbet aktivt mot EU-systemet for å få EU til å innføre utslippskravet allerede fra 2012. For å få utslippene fra bilparken ned, er et lite land som Norge avhengig av at de store markedene velger å støtte vår linje og stille strengere krav til utslipp. EUs reduserte ambisjoner vil gjøre det mer krevende å nå vårt nasjonale mål.

Avgiftspolitikken er et viktig virkemiddel for å nå det norske utslippsmålet, og omleggingen av engangsavgiften i 2007 førte til at gjennomsnittlige utslipp fra nye biler ble redusert fra 177 g/km i 2006 til 159 g/km i 2007, se figur 12.3. Til sammenlikning var gjennomsnittsutslipp fra nye biler i Sverige 181 g/km i 2007. For å stimulere til ytterligere nedgang er det innført avgiftslette for biler med små utslipp og økning for biler med høye utslipp fra 2009.

Mer drivstoffeffektive biler gir en stor klimamessig gevinst, men også lavere kostnad per km. Dette kan isolert sett bidra til trafikkvekst, og bedre bilens konkurransevne i forhold til andre transportmidler, dersom ikke andre tiltak settes i verk. Tilsvarende gjør lavere engangsavgift det rimeligere å kjøpe mer energieffektive biler. Billigere biler gir økt bilhold, noe som også bidrar til å øke trafikken.

CO₂-avgiften på drivstoff er et svært effektivt virkemiddel for å stimulere trafikanter og næringsliv til å ta hensyn til klimagassutslippene når de tar beslutninger om bilkjøp og bilbruk. CO₂-av-

giften motvirker også tendensen til at mer energieffektive kjøretøy isolert sett kan gi økt bilbruk. Omsettelige utslippskvoter fungerer på samme måte som en CO₂-avgift. EU har vedtatt å inkludere lufttransport i kvotesystemet, og regjeringen har støttet dette arbeidet. Så lenge resten av transportsektoren ikke er omfattet av et kvotesystem, har regjeringen som intensjon at CO₂-avgiften på drivstoff i planperioden minst skal tilsvare prisen på kvoter i det internasjonale kvotemarkedet.

Regjeringen vil fortsette arbeidet med å gjennomgå skatte- og avgiftssystemet med sikte på å gjøre endringer for å fremme miljøvennlig atferd, og Norge ønsker å være et foregangsland for å bidra til å utvikle et marked for mer miljøvennlige biler.

Regjeringen vil fortsette å støtte forskning og utvikling av klimavennlig teknologi. Resultatene fra forskning og utvikling er i stor grad et kollektivt gode som alle fritt bør kunne benytte. Forskjellen mellom private og samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger gjør at det normalt vil skje for lite forskning og utvikling i privat regi. Usikkerhet om framtidige kvotepriser kan forsterke denne markedssvikten. Dette tilsier at staten subsidierer utvikling og testing av ny teknologi, eventuelt tidlig kommersialisering av teknologien, for å redusere denne usikkerheten og for å oppnå positive eksterne virkninger i form av spredning av klimavennlig teknologi. Slike moti-

ver ligger bak etableringen av Transnova og de økte bevilgningene til RENERGI-programmet i Norges forskningsråd.

Transnova skal disponere minst 50 mill. kr hvert år i perioden 2009-2011. Transnova skal gi økonomisk støtte til prosjekter som kan redusere klimagassutslipp og annen forurensning fra transport. Virkemidlene skal særlig være rettet mot tiltak som framskynder bruk av miljøvennlig drivstoff og framdriftsteknologi for å redusere bruken av fossilt drivstoff. Dette kan eksempelvis være tilskudd til demonstrasjonsprosjekter for ny lav- eller nullutslippsteknologi innen veg- eller sjøtransport, eller tilskudd til å etablere ladeplasser for elbil og plug-in hybrider. Transnova administreres av Statens vegvesen i Trondheim på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Målet er at prosjektet skal bli en permanent ordning når den treårige prøveperioden er over.

Regjeringens strategi for økt bruk av biodrivstoff ble lagt fram i Revidert nasjonalbudsjett for 2007 (St.meld. nr. 2 (2006-2007)) og videre omtalt og utdypet i Klimameldingen og klimaforliket. Hovedfokus er på økt bruk av biodrivstoff nasjonalt, samt å sikre bærekraftshensyn og FoU på andre generasjoner biodrivstoff. I 2009 vil omsetningskravet utgjøre minimum 2,5 volumprosent biodrivstoff av samlet andel drivstoff til vegtrafikk, og parallelt med omsetningskravet vil det bli innført et rapporteringskrav. Det legges videre opp til et omsetningskrav på 5 volumprosent biodrivstoff fra midten av 2010, og fra dette tidspunktet vil det bli innført konkrete bærekraftskriterier for biodrivstoff. Utvidelsen av omsetningskravet vil bli vurdert med hensyn til oppdatert kunnskap om miljøeffekter. Regjeringen vil fortsette sitt arbeid for å få på plass gode ordninger for bærekraftig produksjon og import av biodrivstoff, med hovedfokus på prosesser i EU og FN. I tillegg arbeider regjeringen med en strategi for økt FoU på andre generasjons biodrivstoff.

Regjeringen støtter utvikling av hydrogenløsninger i transportsektoren gjennom RENERGI-programmet. I 2009 ble det bevilget 48,6 mill. kr over Samferdselsdepartementets budsjett til RENERGI. En stor del av bevilgningen er avsatt til hydrogenprosjekter, bl.a. det internasjonalt anerkjente HyNor-prosjektet. HyNor-prosjektet har som målsetting å gjøre det mulig å kjøre hydrogendrevne kjøretøy fra Oslo til Stavanger i løpet av 2009. Regjeringens støtte til HyNor har bl.a. bidratt til åpning av to fyllestasjoner for hydrogen, i Stavanger og Porsgrunn. I tillegg støttes arbeidet med å etablere knutepunkter for hydrogen i Oslo, Drammen, Romeri-

ke og i Bergen. Oslos første hydrogenstasjon forventes å åpne i løpet av våren 2009. HyNor-prosjektet er en del av et større prosjekt, Den skandinaviske hydrogenvegen, der målet er å bygge ut en sammenhengende infrastruktur for hydrogenbiler i de tre skandinaviske landene.

I Norge har vi mulighet til å legge godt til rette for bruk av elektrisitet i transportsektoren. Myndighetene har premiært elbiler ved blant annet omfattende avgiftsfritak siden 1990-tallet. Norge har i dag en elbilbestand som utgjør 1 promille av personbilparken. I Norge hadde vi om lag 1 500 elbiler i 2007. Veksten ser ut til å øke framover. I følge tall fra Opplysningsrådet for Veitrafikken er salget av elbiler tilnærmet doblet fra november 2007 til november 2008. For at elbilene skal få en nevneverdig betydning for de samlede utslippene fra sektoren, må andelen øke framover.

Elbiler som går på fornybar elektrisitet gir verken utslipp av CO₂ eller andre forurensningskomponenter. I tillegg er el-motoren svært energieffektiv, i følge Energibedriftenes Landsforening er elektriske biler opptil 4 til 6 ganger så energieffektive fra «tank til hjul» som tradisjonelle forbrenningsmotorer. Høy energieffektivitet gjør at man kan oppnå miljøvinster ved å gå fra fossilt brensel til el selv om elektrisiteten er produsert fra fossile energikilder.

Utviklingen av bedre batterier, større biler og bedre infrastruktur vil bidra til å øke bruksområdene til elbilene framover. I tillegg satser mange av de store bilprodusentene på å utvikle og markedsføre såkalte plug-in-hybrider, som har større batterikapasitet og el-motor samt mindre forbrenningsmotor enn dagens hybridbiler. Plug-in-bilene kan lades fra strømmettet. At bilbransjen satser på elbiler og plug-in-hybrider er en sterk drivkraft for utviklingen av den viktige batteriteknologien. En arbeidsgruppe som ledes av Energibedriftenes Landsforbund og med deltagere fra bransjen vil legge fram sine anbefalinger for Samferdselsdepartementet våren 2009 om hvilke grep sentrale myndigheter og andre aktører bør ta for å framskynde utviklingen og innfasingen av elbiler og plug-in-hybrider i den norske bilparken.

Tiltak i storbyområdene

Selv om klimagassutslippene gir samme skade uavhengig av hvor de finner sted, er de øvrige miljøproblemene fra transport langt større i byene enn i mer spredtbygde områder. Samtidig er køer og arealknapphet et særlig byfenomen. Reisetidsmålinger rundt de fire største byene viser at rush-

Boks 12.2 Fornybardirektivet

EUs fornybardirektiv ble vedtatt i 2008. Direktivet stiller krav om bruk av fornybar energi i medlemslandene. Direktivet inneholder et krav om et nasjonalt mål om fornybarandel ved samlet energibruk. Det nasjonale målet fastsettes etter forhandlinger med EU. Transport inngår i fornybardirektivets overordnede mål, men fornybar energi beregnes på en egen måte i transportmålet. Transportmålet sier at 10 pst av energibruken skal komme fra fornybare energikilder i 2020. Transportmålet tilsier at det må brukes mer fornybar energi i form av elektrisitet og biodrivstoff.

Andelen beregnes som følger:

$$\frac{\text{Bruk av fornybar energi i alle typer transport}}{\text{Bruk av bensin, diesel, biodrivstoff og elektrisitet i landtransport}}$$

For Norges vedkommende regnes nesten all bruk (98 pst) av elektrisitet som fornybar. Bruk av elektrisitet i elektriske biler multipliseres med en faktor på 2,5.

Det stilles bærekraftskriterier og rapporteringskrav for miljø- og samfunnsmessige virkninger av biodrivstoff. Bruk av biodrivstoff fra avfall, trevirke m.m. teller dobbelt.

Kommisjonen skal innen utløpet av 2011 lage en beregningsmåte for bruk av hydrogen.

I 2005 ble det i Norge brukt 0,6 TWh elektrisitet i jernbane og lite annen fornybar energi i sektoren. Energiforbruket til landtransport tilsvarte 39,6 TWh, dvs. at fornybarandelen var på 1,5 pst. El-bilene utgjør i dag 0,1 pst av bilparken. De har kortere kjørelengde og er vesentlig mer energieffektive. De gir dermed et beskjedent bidrag foreløpig. Banetrafikken har økt, samtidig som det er gjennomført tiltak som gir energieffektivisering.

Forventet trafikkvekst vil øke nevneren i brøken, mens de gjennomførte endringene i engangsavgiften har gitt mer energieffektive biler og dette virker i motsatt retning.

I Norge er det allerede etablert en rekke virkemidler for å stimulere til bruk av el-bil, og disse har ligget i forkant av den teknologiske utviklingen. Batteriteknologien har utviklet seg vesentlig de siste årene, både med hensyn til pris, lagringsevne og effekt, og flere bilprodusenter satser nå på elektriske biler. Når flere biler blir kommersielt tilgjengelige, vil de norske virkemidlene bidra til at vi får økt el-bilandel. Økt godstransport med jernbane vil også bidra, jf. satsingen på kryssingsspor.

tidsforsinkelser øker og at rushtidsperioden blir stadig lengre. Redusert personbiltrafikk, et mer attraktivt kollektivtilbud og bedre forhold for syklist og fotgjengere er viktig for å oppnå mer klimavennlig bytransport. I byene vil mindre bilbruk og en mer miljøvennlig transportmiddelfordeling dessuten gi gevinster langt ut over det man oppnår av klimagassreduksjoner, bl.a. bedre luftkvalitet og mindre støy. Samtidig er potensialet for et velfungerende kollektivtilbud og god tilrettelegging for sykkel og gange betydelig. Disse forholdene tilsier en annen og kraftigere virkemiddelbruk i byene enn i landet for øvrig.

Ansvarsdelingen mellom staten, fylkeskommunene og kommunene representerer en særlig utfordring i byområdene, fordi viktige virkemidler for en mer miljøvennlig transportutvikling er delt mellom tre institusjonelle nivåer. Klimameldingen og klimaforliket tydeliggjorde at transportmyndighetene må samarbeide aktivt med kommuner, fylkeskommuner og andre aktører for å oppnå gode, miljøvennlige løsninger. Arealbrukspolitikken,

parkeringspolitikken og kjøprisingsordninger er kommunenes ansvar, mens fylkeskommunene har ansvaret for lokal kollektivtransport. Staten har et direkte ansvar for jernbane og riksveger, og for å utvikle overordnede rammebetingelser.

Regjeringen vil føre en transportpolitikk som stimulerer kommuner og fylkeskommuner til å ta i bruk virkemidler som begrenser personbiltrafikken og oppmuntrer til bruk av mer miljøvennlige transportmidler.

For å kunne begrense bruken av personbil i byene er det nødvendig med en restriktiv parkeringspolitikk. Det blir nå foretatt en juridisk vurdering for å tilpasse lovverket slik at kommunene skal gis muligheter til å kunne avgiftslegge eiere av eksisterende private parkeringsplasser.

Kjøprising er et annet velegnet virkemiddel for å redusere veksten i biltrafikken, redusere miljøulempene fra transport og bedre framkommeligheten for alle trafikantgrupper. Evalueringen av forsøket med trengselsskatt kombinert med forbedret kollektivtilbud i Stockholm viser

blant annet at tiltaket ga store, raske og kostnadseffektive resultater sammenliknet med andre typer tiltak.

Regjeringen har satt i gang et lovarbeid som åpner for å innføre finansieringstilskudd på omsetning av drivstoff i et utvidet omfang. For å unngå at en slik ordning fører til mer kjøring for å unngå påslaget, vil ordningen måtte begrenses til byområder der det ikke er lønnsomt å kjøre ut av området for å fylle drivstoff.

For å stimulere byene til å føre en enhetlig og miljøvennlig transportpolitikk, vil regjeringen doble midlene til belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i løpet av planperiodens første fireårsperiode, fra 323 mill. kr i 2009 til 647 mill. kr. I tillegg til de restriktive virkemidlene, vil det bli lagt vekt på arealplanlegging som reduserer behovet for bruk av personbil i og rundt byene og tilrettelegger for kollektivtransport, syklist og gående. Også i forbindelse med arbeidet med fylkesplaner og kommuneplaner, og i framlegg av bypakker, vil Samferdselsdepartementet i større grad enn tidligere vektlegge at plan- og bygningslovens rikspolitiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging følges opp i byområdene. For bompengepakker vil det bli stilt krav om at helhetlige areal- og transportplaner foreligger, der lokale virkemidler aktivt inngår. Regjeringen mener også at de største byene og byregionene må utarbeide areal- og transportplaner som gir klare mål for den langsiktige transportutviklingen, og hvor reduksjon av klimagassutslipp er et viktig tema.

Prosjektet Framtidens byer skal danne grunnlaget for et forpliktende samarbeid mellom staten og et utvalg kommuner. Prosjektet ledes av Miljøverndepartementet og har som hovedmål å redusere klimagassutslippene i byene, bl.a. fra transport. Alle byområdene som kan søke om midler fra belønningsordningen deltar i Framtidens byer. Det skal være en sammenheng mellom denne deltakelsen, utforming av bypakker og fordeling av midler fra belønningsordningen.

Innenfor jernbanesektoren legger regjeringen opp til et historisk løft i og rundt de største byene. Regjeringen vil også bidra til økt setekapasitet og bedre tilbud i lokaltogtrafikken. Her er ansvaret delt mellom Samferdselsdepartementet (statlig kjøp av togtjenester) og togselskapene (NSB), men det er også tatt lokale initiativ for å styrke driften av togtilbudet. Innenfor rammen av Oslopakke 3 har lokale myndigheter ønsket å bidra med bompenger til styrking av togtilbudet.

For å styrke arbeidet med kollektivtransport legger regjeringen fram en kollektivtransportstra-

tegi i Nasjonal transportplan. Det vises til kapittel 9 for en grundigere gjennomgang av regjeringens transportpolitikk for byområdene.

Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven som trår i kraft fra 2009 vil få positive konsekvenser for kollektivtilbudet og vil gjøre kollektivtransporten mer attraktiv for alle. Videre vil nye forskrifter under plan- og bygningsloven stille krav til utforming av holdeplasser både på statlig, fylkeskommunalt og kommunalt vegnett.

I klimaforliket mellom regjeringen og Høyre, Kristelig folkeparti og Venstre ble det avtalt at det skulle utredes hvordan man kan integrere bildelingsordninger i jernbanestasjoner og øvrige kollektivknutepunkter. Med bakgrunn i forliket igangsatte Samferdselsdepartementet et utredningsprosjekt hos Urbanet analyse as. Utredningen belyser problemstillingen fra et klimaperspektiv. Gjennom en spørreundersøkelse i Oslo og Akershus beregnes potensialet for bildeling, og effektene på bilbruk og utslipp anslås.

Spørreundersøkelsen viser at potensialet for bildeling er relativt begrenset, men størst i sentrale byområder, og blant de som ikke har bil fra før. Blant de spurte er det særlig pris som er viktig for om bildeling vurderes som interessant eller ikke. At bilen er lett tilgjengelig nær boligen og enkel å bestille, betyr også mye. At bildelingsordningen var integrert i kollektivknutepunkter ble i liten grad vektlagt av de som ble spurt.

Effektene av bildeling på bilbruk og utslipp er små og usikre i følge undersøkelsen. Det skyldes at bildeling er særlig populært blant de som ikke har bil fra før. Bildeling øker biltilgjengeligheten hos denne gruppen, og effekten av dette kan mer enn oppveie effekten av dårligere biltilgjengelighet hos de som lar bildelingsbilen komme i stedet for en eiet bil. Det har fra flere organisasjoner blitt reist kritikk mot undersøkelsen. Samferdselsdepartementet vil systematisere disse vurderingene og søke å innhente informasjon fra liknende undersøkelser i andre land.

I det videre arbeidet med bildelingsordninger vil regjeringen særlig legge vekt på om dette kan tilpasses helhetlige planer for redusert bilhold. Dersom nye utbyggingsområder planlegges slik at det er et godt kollektivtilbud, skole, barnehage og dagligvarebutikk i umiddelbar nærhet, er det mulig at bildelingsordninger har et potensiale for å redusere bilholdet ytterligere. Lokale myndigheter har et særlig ansvar for å tilrettelegge for en helhetlig planlegging som kan gi redusert bilhold og redusert bilbruk.

Investeringer i jernbane

Transport med tog sparer arealer, klimagassutslipp og trafikkulykker. Selv om jernbanen mangler bilens fleksibilitet, har den et stort potensial til å frakte personer og gods på en effektiv måte. Regjeringen legger opp til en historisk satsing på jernbanen i planperioden. Jernbanen er i følge SSB den transportformen som flytter personer og gods fra A til B med minst bruk av energi og derfor minst klimagassutslipp. Med samme energimengde transporterer jernbanen dobbelt så mange personer som personbiltransport klarer. For godstransport er jernbanen enda mer effektiv.

På kort sikt fører satsingen på jernbanen bare til svært moderate reduksjoner i utslipp, spesielt hvis satsingen ikke følges opp med restriksjoner på bruk av bil. Regjeringen mener imidlertid at et velfungerende og godt utbygget jernbanenett vil danne grunnlaget for en endret transportmiddel-fordeling i framtiden, blant annet ved å påvirke lokaliseringsbeslutninger både hos lokale arealplanmyndigheter, husholdninger og bedrifter.

Samferdselsdepartementet vil dessuten sette i gang et arbeid for å bedre parkeringstilbudet i tilknytning til jernbanestasjonene både for bilister og syklister. Regjeringens prioriteringer på jernbaneområdet er nærmere omtalt i kapitlene 6 og 10.

Investeringer i veg

Våren 2007 la SINTEF fram en rapport om miljøkonsekvenser av bedre veger. Rapporten konkluderer med at bedre trafikkflyt og jevnere fart som følge av bedre veger, generelt gir lavere utslipp for eksisterende trafikk. I områder hvor bedre veger ikke fører til økt trafikk, vil investeringer i vegnettet dermed kunne føre til lavere klimagassutslipp. Rapporten peker også på at bedre veger i store byer vil føre til mer bilbruk på bekostning av kollektivtransport, og at det i store byer som Oslo er nødvendig med restriktive virkemidler, for eksempel parkeringsbegrensinger, bompenger, vegprising og drivstoffavgifter, for å begrense transportterspørselen og opprettholde trafikkflyten. I en oppfølgingsrapport utarbeidet i 2008 angående miljøkonsekvenser av vekslende topografi (stigninger/fall) konkluderer SINTEF med at utslippene fra biltrafikk vil kunne bli redusert gjennom mindre kupert veginfrastruktur. Annen forskning, bl.a. fra Transportøkonomisk institutt, mener imidlertid at SINTEF-rapporten undervurderer effektene som ny og/eller forbedret veginfrastruktur kan ha på trafikkomfanget. Ifølge Trans-

portøkonomisk institutt viser internasjonale studier at bedre veger påvirker konkurranseforholdet mellom bil og andre transportmidler og arealbruken slik at biltrafikken øker.

Vegdirektoratet har startet arbeidet med å utarbeide verktøy for å vurdere klimaeffekter av veginvesteringer og øvrige tiltak. Som i SINTEF-rapporten, viser Vegdirektoratets beregninger at investeringer i vegnettet både kan gi økte og reduserte klimagassutslipp. Investeringer som korter ned strekninger, gir bedre trafikkflyt eller jevnere fart, kan føre til reduserte utslipp, mens investeringer som medfører økt trafikk og/eller fart kan gi økte utslipp. Felles for alle prosjektene er imidlertid at effektene er svært moderate. Summeres effektene fra alle prosjekter som foreslås i denne meldingen som gir lavere utslipp, gir det klimagassreduksjoner på om lag 30 000 tonn CO₂ per år. Summeres effektene fra prosjektene som gir økte utslipp, gir det en økning på 107 000 tonn. Nettoeffekten er 77 000 tonn mer CO₂ per år. Det er imidlertid stor usikkerhet knyttet til beregningene. Virkninger på enkeltprosjekter er gjort rede for i kapittel 10.

Statens vegvesen arbeider videre med å lage beregningsmodeller for utslipp fra vegbygging, vedlikehold og drift av vegene. Det er startet et arbeid i Statens vegvesen og Jernbaneverket for å se på hvordan denne typen beregningsmodeller også skal kunne inkludere jernbaneprosjekter.

I tillegg til egenskaper ved vegnettet, påvirker utforming av regelverk både atferd i trafikken og utslippsnivå per trafikkenhet. For eksempel gir lavere fartsgrenser lavere klimagassutslipp, og i byområdene også bedre sikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter, mindre vegstøv og støy. Konkurransefordelen ved bruk av bil på korte reiser reduseres også. Et annet eksempel er 25,25 meter lange vogntog, som gir mindre utslipp per bil, men styrker konkurranseforholdet for bil i forhold til tog og skip.

Tiltak innen sjøtransport

Sjøtransporten er en internasjonal konkurranseutsatt næring. Rammebetingelsene for en sikker, miljøvennlig og effektiv sjøtransport fastlegges derfor i stor grad på internasjonalt nivå, og den reguleres i stor utstrekning gjennom internasjonal rett. Det internasjonale regelverket legger således viktige rammer for Norges regulering av sjøtransporten langs norskekysten. Norge er en pådriver for stadig strengere miljø- og sikkerhetskrav, og for at tiltakene i sektoren på en kostnads-

effektiv måte bidrar til reduserte miljøbelastninger.

I regjeringens maritime strategi «Stø kurs» er målet at norsk skipsfart skal bli et mer miljøvennlig og konkurransedyktig alternativ til vegtransporten slik at mer gods kan fraktes med skip. Strategien omfatter fem hovedområder; internasjonalt arbeid, rammevilkår, kompetanse, miljøfokus og nærskipsfart.

Det foreligger ingen internasjonalt bindende avtaler om å redusere klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart per i dag. Regjeringen arbeider for at det etableres et utslippsmål for internasjonal skipsfarts totale utslipp av klimagasser. Dette bør inngå som en del av det internasjonale klimaregimet etter 2012, som skal fremforhandles på klimatoppmøtet i København i desember 2009. Norge arbeider for at et overordnet utslippsmål følges opp gjennom et forpliktende regime for klimagassreduksjon under FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Det arbeides med operasjonelle og tekniske krav i første omgang. Markedsbaserte instrumenter vil også bli vurdert.

For å møte dagens og framtidens utfordringer for kystflåten er det nødvendig med en fornyelse av flåten, med kostnadseffektive og miljøvennlige

skip som kan tilpasses et framtidsrettet logistikk-system. Fornyelsesprogrammet for kysttransport «Nyfrakt», med støtte fra Norges forskningsråd, startet opp i 2008. Prosjektet skal utvikle et innovativt logistikksystem basert på nye fartøy, hvor hovedpoenget vil være å bedre mulighetene for økt lastutnyttelse for flåten. Energieffektive skip, miljøvennlige skip, reduserte byggekostnader og lave transportkostnader er målet. Det er en bred deltagelse fra rederier, maritim utstyrsindustri og forskning og utvikling.

Regjeringen vil vurdere muligheten for å stimulere til økt innovasjon og raskere implementering av miljøvennlige teknologier ved å legge større vekt på miljøegenskaper ved statens kjøp av sjøtransporttjenester. Ved kjøp av riksveggerjetjenester har staten lagt til grunn at man kan velge tilbud som er inntil fem pst over laveste godkjente tilbud, dersom tilbudet omfatter mer miljøvennlige ferjer som for eksempel DNV Clean Class, ferjer drevet med naturgass eller liknende. Det vil vurderes om terskelen på fem pst bør økes eller om andre tiltak bør settes i verk for å bedre miljøegenskapene i riksveggerjetflåten.

Godstransport langs sjøvegen er et klimavennlig alternativ til vegtransport. Det er derfor et mål å få mer transport av gods til å gå sjøvegen i stedet for på vegen. Regjeringen legger til rette for sjøtransport gjennom ny havnelovgivning som gir insentiver til mer effektiv havnedrift. Regjeringen vil øke investeringene i farledsutbedringer betydelig samtidig som gebyr og avgiftsbelastningen på sjøtransport reduseres. Tiltak for å styrke sjøtransporten beskrives i kapittel 7.2.3, mens de foreslåtte farledstiltakene omtales i kapittel 10.4.

Også sjøtransporten har potensial for å redusere klimagassutslippene. Kystverket og Sjøfartsdirektoratet deler ansvaret for oppfølgingen av klimaforliket for sjøtransportens del. Gjennom prosjektet Klimakur skal etatene dokumentere hvilke virkemidler som reduserer CO₂-utslipp fra skipsfarten. Tiltakene som vurderes er blant annet overgang til bruk av naturgass i offshoreflåten, landstrøm for skip med lengre liggetid og innføring av miljøplaner for skip.

Tiltak innen luftfart

De siste årene har det vært en sterk vekst i antall flyreiser, særlig gjelder dette fritidsreiser til utlandet.

Den største miljøutfordringen i luftfartssektoren er å få på plass internasjonale virkemidler for å redusere klimagassutslipp fra internasjonal luft-

Boks 12.3 Energieffektiv vegbelysning

Det årlige energiforbruket til vegbelysning på riksvegnettet er om lag 250 GWh. De årlige kostnadene er om lag 400 mill. kr. I 2008 utformet Statens vegvesen nye krav til vegbelysning, som blant annet innebærer redusert belysningsnivå i tidsrom med lite trafikk. Besparelsen i energiforbruk som følge av endringene vil øke etter hvert som gamle anlegg skiftes ut og etter hvert som det bygges nye veger med redusert lysnivå. Totalt er det anslått at endringene kan gi en årlig besparelse på om lag 8 GWh.

Statens vegvesen deltar i et FoU-prosjekt sammen med Oslo kommune, NTNU, ENOVA, Hafslund, Luminext (teknologibedrift i Kongsberg), Norconsult og Lyskultur (interesseorganisasjon) hvor målet er å utvikle et instrument for automatisk tilpasning av riktig belysningsnivå på vegen i forhold til de rådende vær-, føre-, veg- og trafikkforholdene. Det antas at strømforbruket over året kan reduseres med 40 pst med automatisk behovstilpasning av belysningsnivå.

fart. I første rekke arbeider Norge for at internasjonal luftfart skal inkluderes i internasjonale klimaregimer. Som foreslått i Klimameldingen arbeider Norge for at det skal innføres en internasjonal skatt for luftfart, der inntektene er tenkt å inngå som en del av finansieringen av FN. Det synes å være langt fram for å få gjennomslag for en slik ordning. I de internasjonale forhandlingene synes det mer realistisk å få gjennomslag for at luftfarten bør inkluderes i post-Kyoto avtalen. Innenriks luftfart er i dag pålagt CO₂-avgift.

I «Strategi for norsk luftfart», som Samferdselsdepartementet presenterte våren 2008, understreker regjeringen at Norge skal være en pådriver for internasjonale klimaavtaler innen luftfart. EU har vedtatt å inkludere luftfarten i EUs kvotehandelssystem. Regjeringen mener at Norge bør slutte seg til dette systemet. I strategien for norsk luftfart framgår det videre at regjeringen vil vurdere en provenynøytral omlegging av luftfartsgebyrene ved norske lufthavner, slik at takstene blir differensiert etter de negative effektene flybevegelsene har på miljøet.

Luftfartssektoren (Avinor, SAS Norge, Widerøe, Norwegian og NHO Luftfart) la i januar 2008 fram rapporten «Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart». Her presenteres et mål om nullvekst i utslipp av klimagasser fra innenriks luftfart fram mot 2020, selv med betydelig trafikkvekst. Rapporten presenterer en rekke tiltak for å redusere miljøbelastningen fra sektoren, der flytekniske og flyoperative tiltak vil gi de største bidragene til utslippsreduksjoner. Endringer i lufttrossorganisasjonen over Sør-Norge vil også bidra betydelig.

Tiltakene presentert i rapporten følges opp, og det holdes jevnlig koordineringsmøter for å sikre en god framdrift. Når det gjelder flytekniske og flyoperative tiltak er det, på tross av finanskrisen, ingen endringer i flyselskapenes flåteplaner som har betydning for de forventede utslippsreduksjonene. I tillegg er det satt i gang flyoperative tiltak både når det gjelder grønne landinger og nytt trafikkavviklingssystem på Østlandsområdet. Videre er det vedtatt at Avinor vil bli erklært klimanøytralt fra og med regnskapsåret 2008.

12.1.2 Mål om reduksjon av NO_x-utslipp

Etappemål om NO_x-utslipp:

Redusere NO_x-utslippene i sektoren

NO_x-utslippene var i 2007 på 193 500 tonn, og i henhold til Gøteborgprotokollen skal de årlige utslippene reduseres til maksimalt 156 000 tonn fra

2010. Transport bidro med ca 43 pst, hvorav 25 pst fra skipsfart og 17 pst fra vegtransport.

På grunn av stadig strengere avgasskrav er utslippene fra vegtrafikken mer enn halvert fra 1990 til 2007, til tross for en betydelig trafikkvekst. Utslippene fra skipsfarten har derimot hatt en svak økning i perioden, og utslippene fra transport totalt er bare redusert med 26 pst fra 1990 til 2007. Innførte og nye avgasskrav vil gi videre nedgang i utslippene fra vegtrafikken.

IMOs nylig vedtatte strengere NO_x-krav har stor betydning for skipsfarten. Fra 2011 skal NO_x-utslippet fra nye skip være 20 pst lavere enn i dag. Fra 2016 vil det være krav om at skip som seiler i spesielt utsatte områder må redusere sine utslipp med 80 pst.

I 2007 ble det innført en NO_x-avgift. I 2008 inngikk Miljøverndepartementet en avtale med 14 næringsorganisasjoner om reduksjon av NO_x-utslippene. Organisasjonene har forpliktet seg til å sikre at de årlige NO_x-utslippene fra kildene som omfattes av avtalen reduseres med 30 000 tonn i løpet av 2011. Virksomheter som slutter seg til avtalen slipper avgift for årene 2008-2010. Virksomhetene forplikter seg samtidig til å betale bidrag til næringslivets NO_x-fond og til å gjennomføre tiltak på eget anlegg i tråd med fondets beslutninger. Fondet gir støtte til utslippsreducerende tiltak.

I samferdselssektoren har flyselskapene, Hurtigruten, flere ferjerederier, godstransportrederier og supplyrederier meldt seg inn i NO_x-fondet.

Vegtrafikken har gjennomført strenge NO_x-tiltak, og det kommer nye krav i 2012, jf. figur 12.4. Det forventes at NO_x-fondet og skjerpede avgasskrav for vegtrafikken vil bidra til at målet om NO_x-reduksjoner i planperioden nås for sektoren.

Gøteborgprotokollen som setter krav til maksimale norske utslipp, gjelder fram til det er vedtatt et nytt reduksjonsmål. EUs takdirektiv, som regulerer utslipp av forsurende gasser, setter krav til de enkelte EU-landene. EU arbeider med et nytt direktiv som vil gjelde fra 2020. Det nye direktivet vil være et viktig innspill når Gøteborgprotokollen skal revideres.

12.1.3 Mål om reduksjon av lokal luftforurensning og støy

Etappemål om lokal luftkvalitet og støy:

Bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensning og støy

Vegtrafikken er den viktigste årsaken til høye konsentrasjoner av lokal luftforurensning. I til-

legg bidrar skip til betydelige lokale utslipp i flere havner. Høye konsentrasjoner av svevestøv og nitrogendioksid (NO_2) forverrer og øker forekomsten av ulike typer luftveislidelser, og kan også medføre hjerte- og karsykdommer og økt dødelighet. Å være utsatt for mye støy kan også gi helseplager og forringe livskvaliteten. Regjeringen vil gjennom en rekke ulike tiltak bidra til å forbedre inne- og utemiljøer, spesielt i utsatte byområder. Tiltakene bidrar til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensning. For støy er oppfyllingen mer usikker. Det ventes betydelig nedgang i støyplage fra jernbane og luftfart, mens det er mer komplisert å redusere støyplagen fra vegtrafikken.

Lokal luftkvalitet

Luftkvaliteten i byene har blitt bedre, og konsentrasjonen av svevestøv (PM_{10}) har vist størst nedgang. Dette skyldes mindre bruk av piggdekk, innførte avgasskrav, miljøfartsgrense og målrettede driftstiltak. Forurensningsforskriften setter krav til luftkvalitet. Ingen byer hadde overskridelser av grenseverdiene for svevestøv i 2008, eller timeverdier for NO_2 , men det var overskridelser av kravet for årsmiddelkonsentrasjon av NO_2 langs de største vegene. Det nasjonale målet for PM_{10} , som skal gjelde for 2010, ble overskredet langs de største vegene i flere byer.

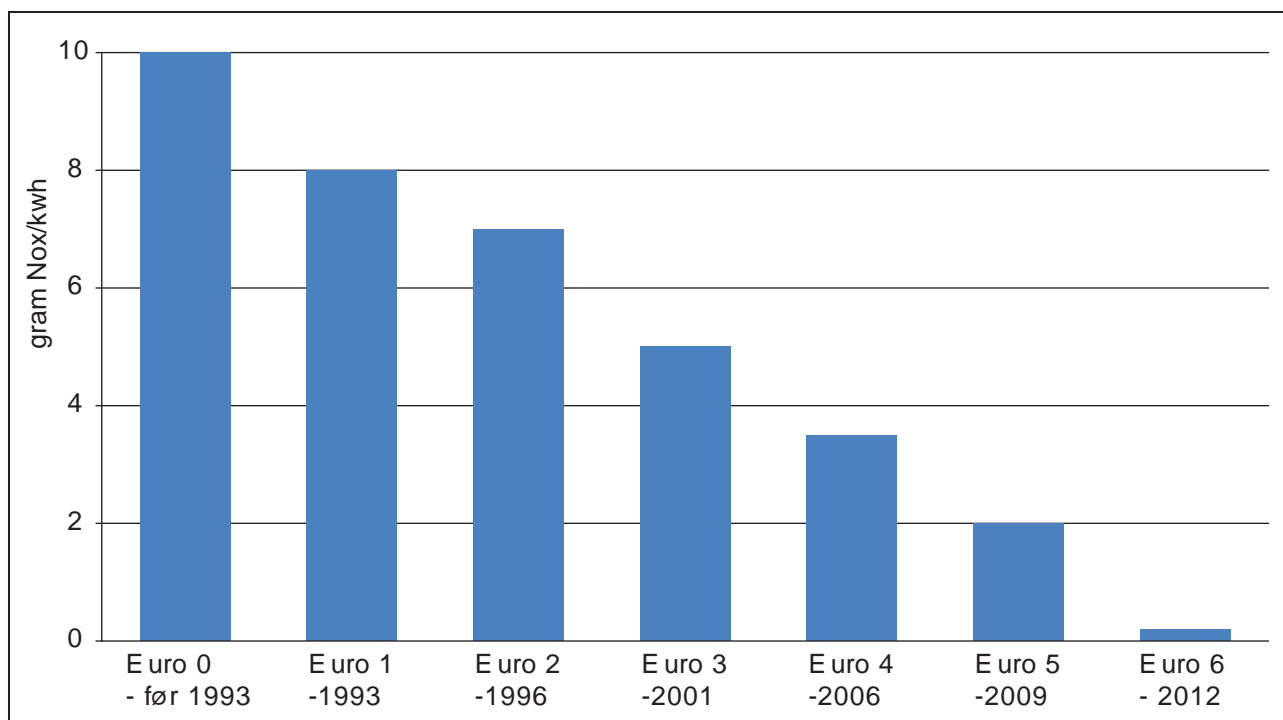
Utslippene av nitrogenoksider (NO_x), som består av nitrogendioksid (NO) og nitrogendioksid

(NO_2), er kraftig redusert de siste årene. Konsentrasjonen av (NO_2) har imidlertid ikke hatt samme nedgang, og årsmiddelkonsentrasjonen har de siste årene vært relativt uendret. I alle de største byene var årsmiddelkonsentrasjonen høyere enn grenseverdien for lokal luftkvalitet. Det er innført avgasskrav som vil gi nedgang i utslippene etter hvert som bilparken skiftes ut.

Omlegging av engangsvogiften medførte høyere andel dieselpersonbiler. De helse- og miljømessige konsekvensene ble vurdert i St.prp. nr. 1 (2008-2009) Skatte-, avgifts- og tollvedtak. Som grunnlag var det foretatt analyser av Statens forurensningstilsyn med innspill fra Statens vegvesen, Nasjonalt folkehelseinstitutt og Helsedirektoratet. Statens forurensningstilsyn konkluderte med at miljøgevinsten ved lavere klimagassutslipp var større enn ulempen med økte lokale utslipp. Nye avgasskrav fra 2009 og 2014 vil redusere avgassutslippene fra dieselpersonbiler.

Figur 12.4 viser utvikling i avgasskrav for lastebiler når det gjelder NO_x . Lastebiler har en langt raskere utskiftingstakt enn personbiler, og utslippsforbedringen kommer dermed langt raskere. I dag er det særlig Euro 3 kjøretøy som bidrar til høye NO_2 -konsentrasjoner. Disse er nå i ferd med å skiftes ut. Euro 5 kjøretøy har under halvparten av NO_x -utslippene sammenliknet med eldre biler.

En lavutslippssone er et geografisk avgrenset område hvor det gjelder særskilte krav til kjøre-



Figur 12.4 Utvikling i avgasskrav for tunge biler.

tøyene. En ordning med lavutslippssoner, hvor de tunge forurensende kjøretøyene må betale avgift for å kjøre i sonen, er et tiltak som er vurdert. Tunge biler stod i 2005 for 30 pst av NO_x-utslippene i Oslo og Bergen. Lavutslippssoner vil bidra til å begrense de lokale svevestøv- og NO₂-konsentrasjonene. Ordningen vil imidlertid medføre svært høye administrative kostnader. Det kan også være problematisk å håndheve en slik ordning ovenfor mange utenlandske kjøretøy. Tiltaket vil i tillegg ha tidsbegrenset miljøeffekt etter som innførte avgasskrav uansett ventes å gi kraftig nedgang i eksosutslippene fra vegtransporten. Samferdselsdepartementet vil vurdere spørsmålet om lavutslippssoner videre.

Trafikkøkning vil redusere effekten av innførte avgasskrav. Demping av trafikkveksten i byene vil bedre luftkvaliteten, jf. omtalen av etappemålet for klimagassutslipp. Tiltak for å redusere transportomfanget og påvirke transportmiddelfordelingen i mer klimavennlig retning, vil også redusere lokal luftforurensning og støy.

Konsentrasjonen av svevestøv har gått ned de siste årene. Ordningen med piggdekkgebyr i de store byene ser ut til å virke godt. Dette gjelder også de innførte miljøfartsgrensene i Oslo. Byluften i Oslo, Bergen og Trondheim har blitt bedre. Samferdselsdepartementet ønsker å videreføre disse vellykkede ordningene. Bergen kommune fikk i 2007/2008 avslag på sin søknad om å avvikle piggdekkgebyret i byen. Også støvdemping med salt har blitt gjennomført. Statens forurensningstilsyn utarbeider nå en handlingsplan som skal vise hvordan de nasjonale målene for lokal luftkvalitet skal nås.

Vektårsavgiften og årsavgiften er utformet for å redusere utslipp som bidrar til lokal forurensning. I statsbudsjettet for 2008 ble vrakpanten for kjøretøyene som har de høyeste utslippene av partikler og NO_x midlertidig økt fra 1 500 kroner til 5 000 kroner. Den ekstraordinære forhøyede vrakpanten var et målrettet tiltak for raskere å få ned utslippene av partikler og NO_x fra kjøretøy. I statsbudsjettet for 2008 ble årsavgiften miljødifferensiert ved at dieselskjøretøy uten fabrikkmontert partikkelfilter fikk en årsavgift som var 430 kroner høyere enn for andre kjøretøy.

For skipsfart er lokal luftforurensning først og fremst et problem i større trafikkhavner. Der grenseverdiene eller de nasjonale målene for NO₂ overskrides i trafikkhavner bør det i størst mulig grad tilrettelegges for at skip kan benytte strøm fra land når de ligger i havn. Større skip som ikke kan benytte landstrøm bør alternativt bruke min-

dre forurensende drivstoff når de ferdes og ligger i havner. NO_x-avgiften/NO_x-fondet er et viktig virkemiddel for å få skipsflåten til å benytte renseteknologi / renere drivstoff.

Støy

Ved behandlingen av St.meld. nr. 26 (2006-2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand sluttet Stortinget seg til et nytt nasjonalt resultatmål for støy. Støyplagen skal reduseres med 10 pst innen 2020 i forhold til 1999, og antall personer utsatt for over 38 dB innendørs støynivå skal reduseres med 30 pst innen 2020 i forhold til 2005. Det er også utarbeidet en handlingsplan mot støy 2007-2011. Vegtrafikken står for om lag 80 pst av støyplagen fra de kildene som inngår i beregningen av det nasjonale støymålet. Rundt halvparten av støyplagen fra vegnettet er knyttet til fylkeskommunale og kommunale veger. Andelen vil øke betydelig etter 2010 som følge av forvaltningsreformen. Muligheten for å nå støymålet avhenger av innsats langs hele vegnettet, teknisk utvikling av bildekk og biler, og utvikling i støy fra andre kilder. Beregnet støyplage øker også som følge av at flere flytter til tettbygde områder med mer støy. Fortsatt trafikkvekst, kombinert med vegtrafikkens betydelige bidrag til støyproblemet, gjør at også det nye støymålet vil bli krevende å nå med dagens virkemidler. Mange av tiltakene nevnt under avnittet om klima og i bykapitlet, vil bidra til å begrense støyproblemet.

I perioden 2007 – 2011 satses det spesielt på tiltak for å redusere støyplagen for de som er utsatt for de høyeste støynivåene, og på forskning og utvikling knyttet til kilderettede tiltak.

For innendørs støy vil målet trolig nås, men for å nå det nasjonale støymålet fullt ut mener regjeringen det må utvikles nye og flere virkemidler. Det arbeides internasjonalt for å fremme strengere støykrav til bildekk og kjøretøyer. Statens vegvesen har nylig avsluttet det fireårige forskningsprosjektet «Miljøvennlige vegdekker», og vil nå utarbeide en plan for oppfølging og implementering av resultatene fra prosjektet. Utvikling av støysvake tynndekker vurderes som svært interessant å gå videre med. Det er gjennomført målinger av ulike bildekk på forskjellige typer norske vegdekker, som er sammenliknet med målinger på standardiserte europeiske vegdekker. Hensikten er å se om en framtidig rangering og støymerking av bildekk kan kombineres med virkemidler for å fremme de minst støyende dekkene. Her har man foreløpig ikke kommet fram til

enhetlige konklusjoner. Det er en stor utfordring å redusere støyplagen fordi trafikkmengden stadig øker. Det er derfor svært viktig at kommuner og fylkeskommuner arbeider for å begrense trafikkkveksten i de største byområdene, redusere transportbehovet ved en styrt arealutvikling og overføre trafikk til miljøvennlige transportmidler. En oppfølging av retningslinje T-1442 for behandling av støy i arealplanlegging vil bidra til at det ikke bygges nytt i områder med høye støynivåer, og at det gjennomføres avbøtende tiltak ved ny støyende virksomhet.

For å bidra til å nå det nasjonale målet for innendørs støy gjennomføres det støyskjerming og støytiltak på boliger for å overholde grenseverdien i forurensningsforskriften. Ved kartlegging i 2007 framkom det at om lag 1 000 boliger langs riksveg hadde et støynivå som overskred grenseverdien. Disse vil få gjennomført tiltak i 2009 og 2010.

For jernbane vil støyplagen reduseres med om lag 10 pst uten ytterligere tiltak i 2010–2019 som følge av skinnesliping og utskifting til mindre støyende tog. I tillegg kommer utskifting av eldre materiell og bremseklosser på godstog, som også bidrar.

Regulering av inn- og utflygingstraseene ved lufthavnene vil dempe støy fra luftfarten. Samferdselsdepartementet har til vurdering en ny forskrift om inn- og utflygingstraseer ved Oslo lufthavn, Gardermoen. I den nye forskriften prøver departementet å balansere hensynet til flysikkerhet, effektiv trafikkavvikling og støy. Samlet sett er det et mål at forskriften skal bidra til å redusere støyplagen.

I takstregulativet til Avinor er det i dag høyere avgifter for flyvninger om natten enn om dagen. En egen støyavgift i takstregulativet kan være et mulig virkemiddel for å gi flyselskapene insentiver til å bruke mer støysvake fly. Samferdselsdepartementet vil vurdere dette nærmere.

Havner er tradisjonelt lokalisert nær bysentra og tettbygde områder, noe som kan skape miljømessige konflikter. Moderne og effektive havneterminaler har døgkontinuerlig virksomhet, og støy og andre miljømessige ulemper kan være vanskelig å løse i forhold til de krav omgivelsene stiller. Havnene bør derfor legge vekt på god planlegging og iverksettelse av avbøtende tiltak som er nødvendig for å eliminere eller redusere ulemper fra havner og næringsmessig virksomhet i havneområder.

Regelverket om støy i Norge ble endret med virkning fra 2005. Etter at det nye støyregelverket

kom på plass, deltok Kystverket i arbeidsgruppen for utarbeidelse av retningslinjer for behandling og beregning av støy fra havner. I retningslinjene blir det slått fast at kartlegging av støy i havner og terminaler skal skje med bruk av nordisk beregningsmetode for industristøy, alternativt gjennom bruk av metoden i ISO 9613-2. Beregningene krever at anleggseier har tilgjengelig utslippsdata for typiske støykilder ved sin terminal. Vegtrafikkstøy og jernbanestøy inne på havnen/terminalområdet beregnes med metoder angitt for disse kildene. Det er anleggseier, altså eier av trafikkhavn, som er ansvarlig for å avklare om støynivåene fra havn-/terminalvirksomhet er over kartleggingsgrensen, og videre skal gjennomføre nødvendige kartlegginger og tiltak.

Kystverket bidrar overfor havnene med informasjon om støyregelverket og gir råd om hvordan slike saker best kan håndteres. Gode arealløsninger og innkjøp av støysvakt utstyr i havnene kan begrense støyen. Kystverkets planmedvirkning er viktig for å følge opp støy i havnene videre, og for å medvirke til at støyproblemet begrenses.

12.1.4 Mål om viktige naturområder og økologiske funksjoner

Etappemål om inngrep i naturområder:

Unngå inngrep i viktige naturområder og ivareta viktige økologiske funksjoner

Transportanlegg kan medføre store inngrep i og fragmentering av viktige naturområder. Feil skjøtsel og bruk av ikke stedeegne planter kan bidra til tap av sårbare arter og til spredning av uønskete arter.

Regjeringen har høye ambisjoner om å sikre viktige naturområder og å ta vare på økologiske funksjoner, og Norge har som mål å stanse tapet av biologisk mangfold. Med den store utbyggingen og forbedringen av infrastruktur som denne regjeringen ønsker å gjennomføre er det ikke til å unngå at man kommer i konflikt med sårbare naturmiljøer. Inngrepene langs riksvegene forventes å bli høyere enn i Nasjonal transportplan 2002–2011 og 2006–2015. Det vil gjøres mest mulig for å begrense og kompensere for inngrepene i hvert enkelt prosjekt. En skal i størst mulig grad ivareta truede arter og deres leveområder, samt truede naturtyper.

Drift og vedlikehold påvirker også miljøet negativt bl.a. ved bruk av salting og vinteråpning av høyfjellsoverganger og positivt ved å opprettholde bestander av truede kulturplanter langs vegnettet.

Brøyting og salting har stor positiv betydning for luftkvaliteten i byene fordi behovet for piggdekk reduseres.

Samferdselsdepartementet deltar sammen med etatene i et interdepartementalt samarbeid om kartlegging og overvåking av biologisk mangfold. Denne innsatsen bidrar til å dekke sektorens databehov. Programmet gir viktig kunnskap som benyttes i plansammenheng, og i driftsfasen. Dette vil gi mulighet for å ta hensyn til viktige naturområder som verneområder, leveområder for truede arter og truede naturtyper i en tidlig planfase, og velge traseer utenom disse. Regjeringen har økt bevilgningen kraftig til denne kartleggingen i budsjettet for 2009.

Regjeringen vil arbeide for å stanse tapet av biologisk mangfold gjennom alle planfaser, byggefaser og ved drift og vedlikehold av transportnettet.

Ved planlegging av nye samferdselstiltak og utbedringstiltak på eksisterende infrastruktur vil det legges vekt på å ivareta den overordnede økologiske landskapsstrukturen. Dette er blant annet viktig for å ivareta leveområder for vilt med stor geografisk utbredelse. Det er behov for økt kunnskap om barrierevirkningene og virkningene av avbøtende tiltak.

Prosjekter med stor negativ konsekvens for biologisk mangfold bør i utgangspunktet ikke gjennomføres, og nye traseer bør der det er mulig legges utenfor biologisk viktige områder og truet natur.

Følgende riksvegprosjekter gir inngrep i eller nærføring til 13 820 daa vernede områder (noen av prosjektene er i en tidlig planfase og tallene er dermed usikre):

- E39 Sveгатjørn – Rådal: Nærføring til vernet vassdrag og virkning på fugleliv. Det vil bli tatt hensyn til naturmiljø ved valg av løsninger og gjennomføres en rekke avbøtende tiltak. Det skal gjennomføres før- og etterundersøkelser med hensyn til miljøkonsekvenser.
- E18 Bommestad–Sky: 1,5 daa (Bøkeskog ved Farrisvannet)
- E 134 Gvammen – Århus: 10 daa
- E136 Flatmark–Monge–Marstein: 150 daa (Reinheimen landskapsvernområde)
- E16 Øvre Granvin–Voss grense: 6 daa (Vossavassdraget)
- Rv 35 Jevnaker – Olimb: 202 daa
- Rv 23 Dagslett – Lier: 520 daa
- E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo: 250 daa
- E6 Ringebu – Otta: 500 daa
- E6 Øyer – Tretten: 70 daa (Lågendeltaet)

- E6 Værnes–Kvithammer: 2 daa (Halsøen våtmarksområde)
- E6 Mo – Bolna: 170 daa (Utbedring berører Saltfjellet – Svartisen nasjonalpark og naturreservatene Storlia, Lian og Solhaug)
- E6 Sørrelva – Borkamo: 10 600 daa (Utbedring berører Saltfjellet–Svartisen nasjonalpark og Saltfjellet landskapsvernområde. Berører også naturreservatene Dypen, Junkerdalsura, Nystadneslia og Kjeggen.) En foreløpig vurdering fra Statens vegvesen er at de høye tallene skyldes at vegen går nært både nasjonalparker og andre verneområder. I beregningen av inngrep skilles det ikke mellom helt nye vegger og utbedring/utvidelse av eksisterende vegger. Effekten av en utbedring av eksisterende veg, som i dette tilfellet, er vesentlig mindre enn om det skulle ha vært ny veg.

Valg av utbyggingsstandard har stor betydning for miljøvirkning av anleggene. I de nye vegnormalene 2008 er det lagt opp til at det bør brukes lavere utbyggingsstandard der det er store konflikter med biologisk mangfold, jordvern, kulturminner eller andre verneformål. Biologisk mangfold vil inkluderes i miljøoppfølgingsprogram og ulike kvalitetssikringsprogram for nyanlegg med store konsekvenser for biologisk mangfold. Konsekvenser for biologisk mangfold vil inngå i etterundersøkelser av store anlegg der dette er aktuelt.

Etatene gjennomfører en økologisk kartlegging av det eksisterende veg- og jernbanenettet. Den økologiske vurderingen av det eksisterende transportnettet vil bli fulgt opp med målrettede tiltak i planprosessen. Enkelte tiltak kan være svært kostbare, og tiltakene bør derfor inngå i helhetlige planer som inkluderer viktige landskapsøkologiske strukturer. Der det avdekkes store negative konsekvenser vil det gjennomføres tiltak for å redusere disse, eventuelt sammen med tiltak i nærliggende områder.

Miljøverndepartementet har sammen med Samferdselsdepartementet og andre departementer utarbeidet en tverrsektoriell strategi mot fremmede arter. I henhold til strategien har transportetatene gjennomført en risikokartlegging og med basis i denne skal etatene utarbeide en handlingsplan. Handlingsplanen skal innarbeides i etatenes rutiner og retningslinjer. Tiltakene for å forebygge, begrense og bekjempe spredning av fremmede arter vil bli fulgt opp i planlegging, bygging og drift og vedlikehold. Dette innebærer rutiner for massehåndtering og plantevalg ved nyanlegg, og

rutiner for bekjemping av fremmede arter ved infrastrukturen.

Gjennom utslipp av ballastvann og ved begroing på skip kan sjøtransport medføre spredning av fremmede arter. Ballastvann er avgjørende for å sikre stabiliteten om bord på skip, men dette medfører at vann fraktes fra ett havneområde til et annet. Til enhver tid er det mer enn 7 000 arter i transitt i ballastvannstanker i verdens skipstrafikk. Kombinasjonen av høy skipsaktivitet og lokalt store utslipp av ballastvann med innhold av fremmede arter fører til at norske farvann er eksponert for en relativt høy risiko.

En internasjonal konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip, ble vedtatt i FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) 13. februar 2004. Konvensjonen har som endelig målsetning at risikoen for introduksjon av fremmede og skadelige arter via ballastvann skal elimineres. I første omgang kreves utskifting av ballastvann, men alle skip skal fra et gitt tidspunkt oppfylle krav til ballastvannrensing etter en nærmere definert standard. Krav til slik rensing av ballastvann vil fases inn i perioden fra 2009 til 2016. Konvensjonen vil tre i kraft ett år etter at minst 30 stater med til sammen 35 pst av verdens handelsflåte har tiltrådt. Norge tiltrådte konvensjonen i 2007 som et av de første landene. Sjøfartsdirektoratet har hatt norsk ballastvannsforskrift på høring.

Spesielt om vann og transportanlegg

Forskrift om rammer for vannforvaltningen legger opp til en omfattende overvåking av kjemisk og økologisk tilstand for grunnvann, overflatevann og kystvann. Forvaltningsplaner og tiltaksutredninger for minst ett belastet nedbørsfelt per vannregion skal foreligge i 2009. Tiltak for 20 pst av vannforekomstene skal være gjennomført innen 2012, og for alle vannforekomster innen 2020.

En undersøkelse foretatt av Norsk institutt for vannforskning viste at 1/3 av de undersøkte innsjøene langs vegnettet i Sør-Norge hadde stillestående, oksygenfattig bunnvann som følge av vegsalting. Veg- og jernbanefyllinger medfører også redusert sirkulasjon i ferskvann og marine områder. Tiltak for å rette opp skader er svært kostbart, og det er derfor viktig å forebygge disse ved nyanlegg og i drift. Statens vegvesen vil innføre et system for saltbruk der hensyn til trafikksikkerhet og miljø ivaretas.

Overvann fra lufthavner i områder med kaldt klima kan ha store utslipp fra avising med tilhø-

rende negativ miljøpåvirkning. Forskriften om rammer for vannforvaltningen vil sette fokus på reduksjon av utslipp av oksygenforbrukende stoffer, som bane- og avisingskjemikalier.

Opprydding av forurenset sjøbunn

Regjeringen er opptatt av at sedimenter (bunnmasser i vann) som er forurenset av kjemikalier, ikke skal medføre fare for alvorlige forurensningsproblemer.

Gamle utslipp av miljø- og helsefarlige kjemikalier kan utgjøre en trussel mot planter og dyr som lever i sjøen. Et bredt sammensatt nasjonalt råd for forurensete sedimenter, oppnevnt av Miljøverndepartementet i 2003, la i juni 2006 fram sine anbefalinger og synspunkt knyttet til tiltak mot forurensete sedimenter. Pilotprosjekter, forskning og overvåking er gjennomført for å øke kunnskapen. Det har blitt laget forslag til tiltaksplaner for de 17 mest forurensete havne- og fjordområdene fra Hammerfest til Oslofjorden. Tiltaksplaner skal omfatte undersøkelse av forurensingssituasjonen i sedimentene, mulige aktive utslippskilder på land, spredningsrisiko, helserisiko, og så langt det er mulig nytte- /kostnadsvurderinger og vurderinger av hvem som er ansvarlig for forurensingen.

Hovedprinsippet i arbeidet er at det er forurenseren som skal betale for sin forurensning, men det kan være tilfeller der det er vanskelig å vite hvem forurenseren er, og i mange tilfeller stammer forurensingen fra flere tiår tilbake der bedriften ikke lenger eksisterer, eller har mulighet til å betale for oppryddingen. Staten, ved Statens forurensingstilsyn, har derfor bidratt med midler til undersøkelser og opprydding i forurenset sjøbunn. Havnene representerer en spesiell utfordring, fordi havnetrafikken fører til at miljøgifter i bunnsedimenter, som havnen ikke selv har sluppet ut, spres gjennom oppvirvling av sedimenter. Regjeringen understreker i Soria Moria-erklæringen at arbeidet med opprydding av sedimenter i havner kan finansieres i et spleiselag hvor staten bidrar.

Det er også sentralt å koble oppryddingen av sedimenter sammen med relevante utbyggningsprosjekter. For eksempel utfører Kystverket utdyping av farleder og fiskerihavner. I den forbindelse utføres miljømudring, eller fjerning av forurensete bunnsedimenter som en del av utdypingsarbeidet. Omfanget av miljømudringen bestemmes av Fylkesmannens betingelser for mudrings- og dumpingstillatelser for hvert enkelt prosjekt. Det

vil være kostnadsbesparende å koble betingelser om miljømudring i slike prosjekter til den helhetlige strategien for sedimentopprydning og til de fylkesvise planene.

12.1.5 Mål om kulturminner, kulturmiljø og landbrukets arealressurser

Etappe mål om kulturminner og jordvern:

Begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrket jord

Regjeringen legger vekt på å begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrket jord. For hvert enkelt prosjekt skal det søkes å gjøre inngrepet minst mulig og kompensere for dette. Dette følges opp av en rekke tiltak.

Kulturminner

Statens vegvesen og Jernbaneverket har utarbeidet verneplaner for kulturminner. Avinor presenterte en landsverneplan for kulturminner på norske lufthavner i februar 2009. Innen 2010 forventer Kystverket at det foreligger en helhetlig verneplan for etaten. I tillegg til objektene i verneplanene finnes det en rekke kulturminner og kulturmiljøer langs transportnettene som ikke er transportrelaterte, som for eksempel gravhauger.

For å ta vare på viktige deler av vår felles kulturarv skal transportetatene:

- Ivareta objekter i verneplanene som er i statens eie, på anlegg som er i drift og de som ikke er det. Det skal gjennomføres nødvendig fredning av objektene. Objektene skal ha forvaltningsplaner.
- Minimalisere inngrep ved nye transportanlegg.
- Bidra til at objekter i verneplanene som ikke er i statens eie, blir ivaretatt.
- Minimalisere inngrep i viktige kulturminner og kulturmiljøer langs transportnettene som ikke inngår i verneplanene.
- Legge vekt på arkitektonisk kvalitet ved utforming av veganleggene.

Følgende riksvegprosjekter fører til inngrep i eller nærføring til 164 viktige kulturminner og inngrep i 473 daa kulturmiljø:

- E18 Krosby – Knapstad: 9 stk kulturminner
- E18 Melleby – Momarken: 5 stk, 0,3 daa
- Rv 35 Jevnaker – Olimb: 4 stk, 60 daa
- E18 Sky – Langangen: 25 stk, 15 daa
- E18 Bommestad – Sky: 1 stk

- E18 Ny Varoddbru: 1 stk
- Rv 13 Øvre GranvinVoss grense: 3 stk, 3 daa
- Rv 7 RamsrudKjeldsbergsvingene: 5 stk
- E39 TorvundTeigen: 2 stk
- E39 Kvivsvegen: 11 stk
- E134 DamåsenSaggrenda: 1 stk
- E134 GvammenÅrhus: 1 daa
- E16 FønhusBagnBjørge: 2 stk, 22 daa
- E16 MaristovaBorlaug: 1 stk
- E6 ØyerTretten: 2 stk, 20 daa
- E6 RingebuOtta: 50 stk
- E6 Majavatn: 1 stk
- E6 VærnesKvithammar: 4 stk
- E6 BrennaBrattåsLien: 4 stk
- E6 MosjøenOsen: 9 stk
- E6 MoBolna: 1 stk
- E6 SørrelvaBorkamo: 1 stk
- E136 FlatmarkMongeMarstein: 300 daa

Jordvern

Hensynet til biologisk mangfold og jordvern står sentralt i regjeringens arbeid med å utvikle transportsystemet. Som følge av klima, terrengforhold og jordsmonn er ca. 3 pst av arealet i Norge dyrket mark. Norge har både et nasjonalt og globalt ansvar for å holde dyrket jord i hevd og holde matproduksjonen oppe. Dette krever at det også i transportpolitikken må følges en svært restriktiv linje i omdisponeringen av dyrket jord. I årene 1994–2003 ble det årlig omdisponert ca. 18 000 daa dyrket og dyrkbart areal til andre formål enn landbruk. I følge Statistisk sentralbyrå blir under 10 pst av denne omdisponeringen per år disponert til transportformål (her inngår også arealer til trafikkformål som forvaltes av andre enn transportetatene). I tillegg skapes det et indirekte press på dyrket mark ved at kommunene ofte legger nye næringsarealer nær veger, jernbanelinjer og flyplasser. Det er viktig at det indirekte presset mot dyrket mark som skapes ved anleggingen av nye veger hensyntas i planarbeid, valg av traseer og utbyggingsløsninger.

Trafikkvekst er en stor utfordring for jordvernet. Jernbane og luftfart har mindre direkte påvirkning på jordvernet, fordi det fra et arealperspektiv relativt sett bygges mindre slik infrastruktur. Dagens utbyggingsstrategi for jernbanen legger dessuten opp til at man fortsatt skal ha stasjonene liggende i sentrum av byene i InterCity-triangelen. Det innebærer at utbygging av nye dobbelsporparseller i stor grad følger eksisterende trasé og at presset på jordvernsressurser blir mindre.

En arbeidsgruppe under Landbruksdepartementet har vurdert hvordan jordvernet kan styrkes. Arbeidsgruppen pekte på at det er viktig å styrke virkemidler i plan- og bygningsloven for å regulere arealbruk, og at det tas initiativ til igangsetting av regionale planprosesser hvor bevaring av jordressursene må være et sentralt tema. Hovedansvaret for dette ligger hos fylkeskommunene, men transportetatene og Avinor skal være bidragsytere i dette arbeidet. De regionale planprosessene gir viktige grunnlag for prioritering av transporttilbud som kan dreie utbyggingsmønsteret mot områder med færre arealkonflikter. Prioriteringen av prosjekter i Nasjonal transportplan bygger i stor grad på regionale planer og prioriteringer. Transportetatene og Avinor vil være aktive pådrivere i regionale planprosesser for å se større områder og arealer i sammenheng, og for igjen å synliggjøre både alternativer og konsekvenser av valg som skal tas for å minimere bruk av dyrket mark. Her bør også grunnlaget legges for å gjøre avbøtende tiltak.

Ordnningen med ekstern kvalitetssikring (KS1) for statlige investeringer over 500 millioner kroner i samferdselssektoren, skal i planperioden også brukes til å synliggjøre konflikter knyttet til direkte og indirekte effekter for jordvern, i en tidlig fase. Med bakgrunn i KS1 for et prosjekt, kan regjeringen gi føringer for hvordan jordvern skal håndteres i det videre arbeidet med planleggingsprosesser etter plan- og bygningsloven. Ordnningen med ekstern kvalitetssikring er nærmere omtalt i kapittel 2.2.

Hensynet til jordvern vil i større grad inngå i etterundersøkelser av store prosjekter. Det er behov for økt kunnskap om direkte og indirekte effekter av samferdselsanlegg knyttet til jordvern. Fra og med årsrapporten for 2007 har Statens vegvesen rapportert på antall dekar dyrket jord som blir bygd ned. Det er spesielt viktig med et høyt kompetansenivå på regionalt nivå i etatene.

Inngrep i dyrket jord (A-jord) på grunn av riksveg- og jernbaneprosjekter er anslått til totalt om lag 5 900 daa. Dette tilsvarer om lag 5 pst av det arealet som er blitt bygget ned de siste 10 årene.

De største inngrepene (> 100 daa) er:

- E18 KrosbyKnapstad: 170 daa
- E18 MellebyMomarken: 100 daa
- Nytt dobbeltspor OsloSki (Follobanen): 210 daa
- KlebergetSåstad (Østfoldbanen): 230 daa
- Rv 2 KongsvingerSlomarka: 910 daa
- Rv 2 SlomarkaHerbergåsenNybakk: 910 daa
- Rv 35 JevnakerOlimb: 100 daa

- E18 GulliLangåker: 530 daa
- E6 SelliAspSem: 170 daa
- E39 SmieneHarestad: 110 daa
- E39 Kvivsvegen: 350 daa
- E39 BetnaKlettelvaHesteneset: 150 daa
- E6 RingebuOtta: 600 daa
- E6 JaktøyaTonstad: 230 daa
- Rv 3 LøtenGrundset: 202 daa
- Rv 3 KorsanGullikstad: 100 daa
- E6 VærnesKvithammar: 100 daa

Valg av utbyggingsstandard har stor betydning for jordvernkonflikter av anleggene. I de nye vegnormalene fra 2008 er det lagt opp til at det bør brukes lavere utbyggingsstandard der det er store konflikter med biologisk mangfold, jordvern, kulturminner eller andre verneformål.

Samferdselsdepartementet vil foreta en gjennomgang av vegnormalene for å sikre at det tas tilstrekkelig jordvernhensyn ved planlegging av all infrastruktur. Ved planlegging av de konkrete utbyggingsprosjektene skal en modifisering av standardene vurderes der jordvern- og andre inngrepshensyn utfordres ut fra en helhetlig vurdering av den aktuelle strekningen.

12.1.6 Utslipp av olje og kjemikalier til sjøs

Etappeom mål om utslipp til sjøs:

Unngå utslipp av olje eller andre miljøfarlige kjemikalier som følge av uønskede hendelser til sjøs

Sjøtransport medfører en viss risiko for akutte oljeutslipp, og utslipp av andre miljøfarlige kjemikalier. Fiskeri- og kystdepartementet har ansvar for å legge til rette for sikker sjøtransport ved hjelp av en god maritim infrastruktur og maritime tjenester i norske farvann. Målsetningen er å redusere risikoen for ulykker, og avverge eller begrense akutt forurensning dersom slike uønskede hendelser likevel skulle inntreffe. Det viktigste er å hindre hendelser og ulykker gjennom forebyggende tiltak, slik at skade på liv, helse og miljø unngås. Beredskapen må derfor ses i sammenheng med arbeidet med å forebygge hendelser og ulykker. Forebyggende sjøsikkerhetstiltak som faller innenfor Fiskeri- og kystdepartementets ansvarsområde er nærmere beskrevet i kapittel 11.4.

Dersom en ulykke først skjer, må beredskapen være hensiktsmessig organisert og ha tilstrekkelig med ressurser til å avverge akutt forurensning, eller begrense de miljømessige konsekvensene, der det ikke er mulig å avverge akutt

forurensning. God tilgjengelighet til slepeberedskap, nødhavner, nødlosseberedskap er viktig for å hindre at hendelser fører til akutt forurensning og begrenser miljøkonsekvensene. Videre er maritim trafikkovervåkning og trafikkregulerende tiltak viktig for å sikre rask mobilisering av beredskapsressurser og bedre responstid til å iverksette tiltak. For å redusere miljøkonsekvensene ved akutt forurensning, er lett tilgjengelig oljevernma-

teriell og en godt trent aksjonsstyrke viktige forutsetninger.

Regjeringen har de siste årene arbeidet systematisk med å styrke oljevernberedskapen. Beredskap mot akutt forurensning omtales imidlertid ikke nærmere i denne meldingen fordi bevilningene til dette ligger utenfor planens økonomiske rammer.

13 Universell utforming – Alle skal med

13.1 Hovedmål for universell utforming

Transportsystemet skal være universelt utformet

Alle har samme rett til deltakelse i samfunnet, og muligheten til enkelt, effektivt og trygt å bevege seg rundt er avgjørende for å kunne delta i arbeidsliv og sosiale aktiviteter. Regjeringen arbeider for at alle skal med, og vil derfor utvikle og tilrettelegge transportsystemet slik at flest mulig sikres en god mobilitet og at man i størst mulig grad unngår individuelle spesialløsninger, i tråd med regjeringens visjon om et universelt utformet samfunn i 2005. Regjeringen vil i planperioden øke ressursbruken betydelig for å legge til rette for universell utforming.

Det har tidligere vært for lite helhetlig tenkning om hvordan transportsystemet kan gjøres tilgjengelig. utfordringene er derfor store. For å sikre tilgjengelighet og universell utforming må det etableres:

- overordnede mål og prinsipper som det skal arbeides etter,
- konkrete standarder for hvordan de aktuelle løsningene skal være (for eksempel plattformhøyde og innstigningshøyde på tog),
- indikatorer som beskriver graden av tilgjengelighet i reisekjeden,
- verktøy for å identifisere og prioritere de mest effektive tiltakene,
- arenaer for samhandling mellom ulike aktører slik at nødvendige tiltak gjennomføres samordnet,
- sanksjoner i de tilfeller der vedtatte regler ikke følges opp.

Dette arbeidet er godt i gang.

Regjeringen legger vekt på gode arenaer for brukermedvirkning for å bidra til at best mulige løsninger velges og at ressursene utnyttes på en god måte.

De funksjonshemmedes organisasjoner har gått i spissen for å få løftet tilgjengelighetssaken høyere på dagsorden. Regjeringen vil likevel understreke at spørsmålet om tilgjengelighet ikke handler om særinteresser, men om prinsippet om

antidiskriminering og om at transportsystemet skal bli enklere og tryggere å bruke for alle. Alle vil i løpet av livet erfare verdien av et mer universelt utformet transporttilbud, som barn når man skal av og på skolebussen, som foreldre når man ønsker å ta med seg barnevognen på trikken eller som gammel når man ved hjelp av rullator ved egen hjelp ønsker å ta seg til toalettet på ferja.

13.2 Hovedmål og strategi

Et universelt utformet transportsystem er så langt som mulig brukbart for alle mennesker, uten behov for tilpassing eller spesiell tilrettelegging. Et universelt utformet transportsystem vil et stykke på vei kunne minske behovet for individuell tilrettelegging eller særløsninger, og samtidig bedre tilgjengeligheten til viktige fellesskapsarenaer. Universell utforming er derfor viktig for å oppnå likeverd og deltakelse i samfunnet, uavhengig av funksjonsevne.

Regjeringen la våren 2008 fram Ot.prp. nr. 44 (2007-2008) Om lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne. Loven trådte i kraft fra 1. januar 2009 og inkluderer krav til universell utforming av nye bygninger, inklusiv stasjoner og terminaler. Disse kravene tas inn i plan- og bygningsloven og i skjerpede krav i teknisk forskrift. Regjeringen går inn for en gradvis og prioritert tilnærming til oppgradering av eksisterende bygninger. Det åpnes for forskrifter i plan- og bygningsloven med tidsfrister for nærmere angitte bygningskategorier. For nye transportmidler – som buss, tog og bane – vil det komme krav om universell utforming i regelverket for transport. For skip er kravene gjennomført. Loven inneholder også en egen bestemmelse om plikt til generell tilrettelegging (universell utforming) av all virksomhet rettet mot allmennheten, for eksempel publikumsbygninger og tilhørende uteområder.

I loven er universell utforming definert som utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen slik at virksomheten kan benyttes av flest mulig. I praksis er det først og fremst de fysiske forholdene

ne som vil være gjenstand for universell utforming. For eksempel vil den fysiske utformingen av selve transportmidlet være avgjørende for bruk av en transporttjeneste.

13.3 Etappemål og planer

Etappemål for universell utforming:

Kollektivtransportssystemet skal bli mer universelt utformet i perioden

Både gjennom lov- og regelverk og gjennom fysiske tiltak finansiert over statsbudsjettet vil regjeringen bidra til at kollektivtransportssystemet blir mer universelt utformet.

Et kollektivtransportssystem som kan brukes av flest mulig reisende, til tross for individuelt varierende funksjonsevne, er langt fra dagens realitet. Det finnes ingen samlet tilstandsvurdering av det norske kollektivtransportnettet. I utgangspunktet må man anta at det er behov for oppgradering til universell utforming på alle holdeplasser og stasjoner i kollektivtransportnettet, samt på ferjekaiene. I tillegg til selve holdeplassen eller stasjonen er det viktig at atkomsten til kollektivsystemet også er universelt utformet. Dette innebærer behov for målrettet innsats over lang tid.

For planperioden 2010-2019 vil regjeringen derfor gi arbeidet for et mer universelt utformet kollektivtransportssystem høy prioritet. Universell utforming vil bli en integrert del av alle planer for oppgradering og bygging av infrastruktur i Statens vegvesens, Avinors og Jernbaneverkets regi. Kravene om universell utforming i plan- og bygningsloven, teknisk forskrift, legges til grunn i planleggingsfasen og ved utbygging, og etatene skal i perioden utvikle rutiner for å sikre at dette ivaretas. Videre skal etatene utvikle rutiner for inspeksjon av universell utforming i anlegg under planlegging og for ferdige anlegg. De funksjonshemmedes organisasjoner er høringsinstans i utbyggingsprosjekter med publikumsareal. Kommuner, fylkeskommuner og private transportutøvere er underlagt de samme kravene.

Ved å konsentrere flere tiltak til noen utvalgte geografiske områder, og til de mest trafikkerte kollektivårene, kan tiltakene samordnes og bidra til å gjøre overganger mellom ulike transportmidler enklere. På denne måten sikres god tilgjengelighet for ulike gruppers behov og reisemønster. En slik tilnærming vil også bidra til å synliggjøre roller og ansvar mellom de ulike aktørene.

Tilgjengelighet i hele reisekjeden

Et tilgjengelig transportsystem forutsetter tilgjengelighet i alle ledd av reisekjeden. Reisekjeden omfatter informasjon om transportalternativer, reisen til/fra, og eventuelle opphold på stasjoner og holdeplasser. I tillegg kommer tilgjengelighet til selve transportmidlet. Særlig for kollektivtransport er reisekjeden omfattende, med mange ledd, mange aktører og spredte ansvarsforhold. Brudd i reisekjeden betyr at ett eller flere element i reisekjeden ikke er tilgjengelig. Når deler av en reise er utilgjengelig, blir konsekvensen at flere mennesker er forhindret fra å benytte seg av kollektivtransporttilbudet, og hele reisen kan framstå som utilgjengelig.

Informasjon under selve reisen, på stasjoner, holdeplasser og i knutepunkter skal i planperioden få sterkere fokus. Lett tilgjengelig, korrekt og utvetydig informasjon om trafikkavviklingen er viktig, særlig i avvikssituasjoner. Informasjonen skal gis på en slik måte at den kan oppfattes uansett type funksjonshemming, det vil si at den skal tilfredsstillende til universell utforming.

En nasjonal reiseplanlegger som gir kunnskap om tilgjengelighetsforholdene i alle ledd i reisekjeden vil bli utarbeidet i planperioden.

For å gjøre hele reisekjeden tilgjengelig hele året planlegges det å bruke vesentlig mer ressurser til blant annet snørydding og strøing av fortau, gangarealer, holdeplasser og knutepunkter.

Transportmidler

Med virkning fra 2004 ble EUs bussdirektiv (direktiv 2001/85/EF, vedlegg VII) innarbeidet i kjøretøysforskriften. Forskriften inneholder krav om tilgjengelighet til buss for funksjonshemmede, med spesiell vekt på bevegelseshemmede. Den inneholder også krav til utstyr og tekniske løsninger. Kravene er obligatoriske for alle bybusser (busser i klasse I) som registreres etter denne datoen. Samferdselsdepartementet har hatt på høring et forslag om at kravene også skal gjelde for forstads- og ekspressbusser (busser i klasse II og III) i rutetransport. Det tas sikte på å fastsette en forskrift om dette i løpet av 2009.

NSB har i dag totalt om lag 15 forskjellige hovedtyper eller varianter av hovedtyper tog i drift. Til sammen utgjør dette en materiellpark på 364 enheter. Togene er anskaffet i perioden 1970 til 2004 og har derfor stort aldersspenn. Med den store variasjonen i typer og alder står NSB overfor store utfordringer når det gjelder å gjøre det ek-

sisterende materiellet tilgjengelig i samsvar med prinsippene for universell utforming.

NSB har et program for oppgradering av materiell med levetid utover 2010/2011 som blant annet innebærer bedret tilgjengelighet, for eksempel ved at det på noe av materiellet monteres en rullestolheis.

NSB har inngått kontrakt om leveranse av 50 nye togsett som skal tilfredsstillere kravene til universell utforming. Disse togsettene skal settes i drift fra 2012. Ved bestillingen har NSB stilt krav som blant annet innebærer trinnfri atkomst fra plattformen inn i materiellet der plattformen har riktig høyde, samt at materiellet også blir utstyrt med heis siden plattformene foreløpig har flere ulike høyder. Det nye materiellet blir tilpasset en plattformhøyde på 76 cm over skinnestopp og dette samsvarer med Jernbaneverkets vedtatte norm. Materiellet blir utstyrt med teleslynge og informasjonsutstyr for blinde og svaksynte. Kravene er utarbeidet i samarbeid med de funksjonshemmedes brukerorganisasjoner. De samme kravene som har blitt stilt ved bestilling av nytt materiell er innarbeidet i forslag til ny forskrift til jernbaneloven. Forskriften skal gjelde all personbefordring med jernbane i Norge, herunder sporvei, tunnel- og forstadsbane. Det tas sikte på å fastsette forskrift om dette i løpet av 2009.

Nærings- og handelsdepartementet har ansvaret for universell utforming på skip. Det ble i 2004 gjennomført krav til tilgjengelighet og tilrettelegging for bevegelseshemmede personer på skip i forbindelse med gjennomføring av direktiv 2003/24/EF. Sjøfartsdirektoratet har i tillegg fastsatt forskrift vedrørende krav om universell utforming på passasjerskip i innenriksfart med virkning fra 1. januar 2009. Krav om universell utforming mht. atkomst til skip, kommunikasjon og meldinger, alarmsystemer, samt bevegelse innen skipet vil gjelde for skip som er kjølsturket eller som er på et tilsvarende byggetrinn på eller etter 1. januar 2010.

Dagens riksvegferjesamband trafikkeres av ferjer som er svært varierende med hensyn til tilgjengelighet. Det innføres nå en egen måleindikator for andelen riksvegferjesamband som er universelt utformet. Kravet om tilgjengelighet vil bli innført fortløpende etter hvert som de enkelte sambandene lyses ut på anbud. Det stilles krav om at nye fartøy som settes inn i anbudssamband skal være universelt utformet. For eksisterende fartøy som settes inn i anbudssamband, stilles det krav om visse tilpasninger av materiellet. Statens vegvesen arbeider også med å stille krav til uni-

versell utforming av eksisterende fartøy så langt det er teknisk og økonomisk mulig.

Investeringer på jernbane

Det er om lag 360 jernbanestasjoner med persontrafikk i bruk i Norge i dag. Stasjoner og holdeplasser, publikumsarealer og fasiliteter på jernbanestasjonene har varierende standard og tilstand. Det er ca. 150 stasjoner som har eksisterende bygninger med venterom. Mange eldre stasjoner har for korte, for lave eller for smale plattformer i forhold til standard og regelverk for bygging av nye stasjoner. Tilgjengeligheten for funksjonshemmede på mange av stasjonene er derfor per i dag i ikke god nok. Det gjelder både atkomstforhold og tilgjengelighet til reiseinformasjon. For å oppnå økt tilgjengelighet er det viktig at samspillet mellom infrastruktur og togmateriell er best mulig tilpasset hverandre slik at det ikke blir unødvendige hindringer for av- og påstigning.

For bevegelseshemmede er spesielt ulike plattformhøyde på holdeplassene og ulike avstander fra plattform til tog en stor hindring. Vertikal avstand skyldes ulike plattformhøyde og ulike gulv- og innstigningshøyde i ulikt materiell. Horisontal avstand framkommer dels som et resultat av tekniske krav til sikker togframføring, og dels av ulike togbredde ved ulike togtyper og plattformhøyder. Om lag 120 stasjoner og holdeplasser ligger i tillegg i kurve. For stasjoner i kurve vil faktisk avstand mellom tog og plattform gjerne være større. Avstanden vil i tillegg til å avhenge av togmateriell, også variere med hvor på materiellet dørene befinner seg og om det er ytter- eller innerkurve. Dosering av sporet påvirker også avstanden mellom tog og plattform. Disse forholdene gir således store utfordringer i forhold til å overvinne høydeforskjellen og «gapet» mellom plattform og tog.

Det nye togmateriell som NSB AS har bestilt vil bli utstyrt med et lite stigtrinn som skyves ut for å avhjelpe den horisontale avstanden. I tillegg til at flytting av stasjoner er kostbart, vil en flytting også kunne bety at stasjonen flyttes bort fra der passasjerene bor eller arbeider. Flytting av stasjoner som ligger i kurve og reetablering på rett strekning vil være svært kostbart og kan bety at tilbudet blir mindre attraktivt fordi tilgjengeligheten til stasjonen, målt i avstand, blir dårligere.

Det vil kreve betydelige investeringer i infrastrukturen for å oppnå tilfredsstillende tilgjengelighet i persontrafikken. Jernbaneverket har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet en langsiktig plan for utvikling av jernbanen med

sikte på å oppnå universell utforming. Denne innebærer at prinsippene om universell utforming skal legges til grunn ved planlegging, prosjektering og bygging av ny stasjonsinfrastruktur. For oppgradering av eksisterende stasjoner legges det i Jernbaneverkets plan opp til en langsiktig innsats hvor man først tar sikte på å oppgradere til tilgjengelighet for alle (minst en atkomstvei til plattformen er tilgjengelig), deretter oppgradere til full universell utforming. Utviklingen mot et universelt utformet togtilbud er blant annet avhengig av samspillet mellom plattformhøyde og høyden på innvendig toggulv. Gevinsten av å foreta heving av plattformene til 76 cm høyde følger derfor innfasingen av de nye togsettene.

Innsatsen vil primært bli satt inn der hvor tiltakene når fram til flest mulig reisende og nytten derfor er størst. Knutepunktstasjoner i trianglet Lillehammer/Skien/Halden har høyest prioritet, deretter kommer øvrige stasjoner i trianglet med årsdogntrafikk på mer enn 1 000 reisende. Arbeidet vil starte med stasjonene som skal trafikkeres av de nye togene som NSB AS har bestilt. Deretter følger knutepunktstasjoner og endepunktstasjoner i det øvrige nettet, øvrige stasjoner med årsdogntrafikk på mer enn 1 000 reisende og til slutt øvrige stasjoner. Regjeringen vil i planperioden prioritere å gjøre noen utvalgte stasjoner universelt utformet, samtidig som mange stasjoner gjøres tilgjengelige.

Kostnadene ved å oppgradere hele nettet til standarden tilgjengelighet for alle er anslått til ca 2,5 mrd. kr. En oppgradering til standarden universell utforming koster vesentlig mer. Omfanget av tiltak på stasjoner i InterCity-området som kan være aktuelle stoppesteder for de nye togsettene er foreløpig kostnadsberegnet til 1,5 – 2,0 mrd. kr. I tillegg kommer kostnader knyttet til utbedringer motivert ut i fra andre forhold enn målet om bedret tilgjengelighet, som forlengelse av plattformer, etablering av innfartsparkering, nødvendig forbedring av informasjon, samt annen forbedring av stasjonene.

Regjeringen har innenfor planrammen satt av 3 470 mill. kr til programområdet stasjoner og knutepunkter i 10-årsperioden. Dette vil bidra til å sikre tilgjengelighet for alle på svært mange stasjoner samt universell utforming av de mest trafikerte knutepunktstasjonene.

Investeringer på veg

Oppgradering av knutepunkter, terminaler, holdeplasser og stoppesteder er vegholders ansvar. Omlag 6 500 holdeplasser på stamvegnettet eies

av staten, mens 60 000 stoppesteder og holdeplasser ligger på veger eiet av fylkeskommuner og kommuner. Opprustning av disse holdeplassene må besluttes og finansieres av henholdsvis kommuner, fylkeskommuner og staten.

En bevilgning til universell utforming på om lag 1,5 mrd. kr årlig (totalt for kommunale, fylkeskommunale og statlige veger) ville gitt et universelt utformet vegsystem innen 2020.

Regjeringen har satt av 100 mill. kr per år til oppgradering av knutepunkter, terminaler, holdeplasser og stoppesteder på stamvegnettet. Behovet er størst for oppgradering på holdeplasser langs stamvegnettet, og noe mindre på kollektivknutepunkt. Innenfor den foreslåtte rammen vil 1 500 – 2 000 holdeplasser og nærmere 100 knutepunkt bli universelt utformet i løpet av planperioden. Tiltak vil først bli satt inn der passasjergrunnlaget er størst. Høyest prioritet gis til holdeplasser og knutepunkt på stamvegnettet, samt tiltak som gir universell utforming på hele strekninger.

Luftfart

Kravene til universell utforming gjelder både nybygg og ombygging av anlegg. Tilgjengeligheten er etter Avinors vurdering tilfredsstillende på de fleste av Avinors lufthavner. Imidlertid er det fortsatt utfordringer på flere lufthavner knyttet til ulike elementer i reisekjeden fra ankomst til lufthavnen til ombordstigning. Det er utarbeidet en kvalitetsplan for hele flyreisen som angir behov og tiltak på lufthavnene. En spesiell utfordring når det gjelder universell utforming er knyttet til sikkerhetskontrollen. I de tilfeller der det oppstår konflikt mellom sikkerhetshensyn og universell utforming, er det den enkelte lufthavns ansvar å komme fram til tilfredsstillende løsninger.

Havne- og terminalanlegg

Når det gjelder universell utforming for sjøtransportens del må det stilles krav til utformingen av både den landbaserte infrastrukturen og til utformingen av skipene. Fiskeri- og kystdepartementet eller Kystverket, som departementets underliggende etat, har ikke eierforhold til de offentlige havnene. Departementet har heller ikke ansvar for lovgiving som er relatert til utforming av havne- og terminalanlegg. Utformingen av passasjerterminaler i havner reguleres av plan- og bygningsloven som vil ta inn bestemmelser om universell utforming i tråd med lov mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne. Interna-

sjonale regler om terrorsikring av havner gjør at det stilles krav til adgangskontroll i havnene. Det er viktig at det i utformingen av slike adgangskontroller legges vekt på universell utforming.

Ansvar og koordinering

Staten er ansvarlig for persontransport med tog og riksvegferjetjenester, mens fylkeskommunene er ansvarlige for lokal kollektivtransport med buss, hurtigbåt, lokale ferjetjenester, trikk og t-bane. Fylkeskommunene gir også løyve til drift av ekspressbussruter. Statens vegvesen er ansvarlig for at infrastrukturen i riksvegnettet er universelt utformet. Fylkeskommuner og kommuner er ansvarlige for det øvrige vegnettet, herunder for universell utforming av nybygg og oppgradering av eksisterende infrastruktur og materiell.

Ansvarsdelingen på kollektivområdet stiller store krav til samarbeid mellom aktørene. For å sikre at hele reisekjeden blir ivaretatt må aktørenes innsats koordineres. Statens vegvesen skal være en pådriver i dette koordineringsarbeidet regionalt. Etatens egen innsats skal også bidra til at hele reisekjeder blir utbedret. Statens vegvesen skal ta initiativ til felles prosjekter og tiltakspaker i samarbeid med Jernbaneverket, fylkeskommuner, regioner og kommuner.

Også i jernbanesektoren involverer arbeidet for bedre tilgjengelighet ofte flere organers ansvarsområder, både kommuner, fylkeskommuner, private aktører, Statens vegvesen og Jernbaneverket. For å få til gode løsninger og effektiv gjennomføring av prosjekter, er det nødvendig med smidige løsninger hvor flere parter deltar, ofte i et spleiselag. Jernbaneverket vil prioritere deltakelse i slike spleiselag høyt, og vil vurdere å avsette midler spesielt øremerket til fellesprosjekter i Oslo og Akershus. Prioritering av midlene til fellesprosjektene skal skje i nært samarbeid med lokale myndigheter. Tiltak som bidrar til generell utvikling av viktige kollektivknutepunkt er særlig aktuelle.

Samferdselsdepartementet vil prioritere tiltak som bidrar til at hele reisekjeder i byområdene kan forbedres. Som et element i departementets arbeid med bedre tilgjengelighet til kollektivtilbudet har det årlig siden 2006 blitt bevilget om lag 50 mill. kr til en egen tilskuddsordning der fylkeskommuner og kommuner kan søke om midler til tiltak som støtter opp om statlige tilgjengelighets tiltak innenfor eget ansvarsområde. Formålet med ordningen er å bidra til raskere og bedre koordinert innsats fra alle aktører. Det har blitt gitt støtte til et bredt spekter av tiltak, flest på infrastruktur

og informasjon, men også til opplæring av personell for eksempel i manøvrering av bussen til riktig posisjon i forhold til ledelinje på holdeplassen. Tilskuddsordningen er et viktig virkemiddel på statens side for å bidra til god koordinering mellom forvaltningsnivåene, og det tas sikte på at ordningen videreføres i planperioden.

Passasjerers rettigheter

Samferdselsdepartementet vedtok i 2008 ny forskrift etter luftfartsloven om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter i forbindelse med lufttransport. Forskriften gjennomfører Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1107/2006 i norsk rett. Målet med forordningen er å sikre rettighetene til passasjerer med redusert mobilitet blant annet ved at reisende ikke skal kunne nektes å fly på grunn av redusert mobilitet eller funksjonshemming.

Samferdselsdepartementet har som et tillegg til forordningens minstekrav fastsatt en nasjonal minstestandard for assistansetjeneste på alle norske lufthavner.

Med virkning fra 1. januar 2009 har departementet etablert en ny generell og lovforankret klagenemnd for flypassasjerer. Flyklagenemnda skal sikre passasjerene rimelig, rettferdig, enkel og hurtig behandling av tvister mellom flypassasjer og tilbyder av flytjenester. Klagenemnda har et styre og et sekretariat. Nemnda selv består av fem medlemmer: En nøytral leder, to representanter for passasjerinteressene og to representanter for tjenesteyterinteressene. Norsk ReiselivsForum ivaretar sekretariatsfunksjonen. Nemnda vil behandle alle klager som knytter seg flygninger i, til og fra Norge. Klageretten er uavhengig av flyselskapets nasjonalitet, den reisendes nasjonalitet, eller om passasjerer er på fritids- eller forretningsreise. Grunnlaget for en klage kan være innstillinger, forsinkelser, overbooking, tapt bagasje, skadd bagasje og manglende informasjon. Nemndas avgjørelser er rådgivende.

I Europaparlamentets og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 vedtatt 23. oktober 2007 om passasjerers rettigheter og plikter på jernbanen, stilles det blant annet krav om tilgang på assistanse og erstatning for tap og skade på hjelpemidler for funksjonshemmede. Forordningen trer i kraft 3. desember 2009. Utkast til odelstingsproposisjon er under utarbeidelse, og der foreslås det å ta inn en forskriftshjemmel som gir Kongen myndighet til gjennomføring og utfylling av forordningen i norsk rett.

Boks 13.1 Strømmen stasjon og kollektivterminal i Skedsmo kommune

Det skal være enkelt å reise kollektivt, og da er god korrespondanse og enkle overgangsløsninger viktig. Ved å utvikle knutepunkter i tilknytning til jernbanestasjoner legges det til rette for at folk lar bilen stå og heller tar seg fram ved hjelp av kollektive transportmidler. Kollektivterminaler der det er tilrettelagt for enkel omstigning mellom tog, buss, drosje og bil er avgjørende i dette arbeidet.

Strømmen stasjon er et av flere samarbeidsprosjekter mellom vegsektoren og banesektoren for å skape velfungerende kollektivsystem til beste for de reisende. Strømmen er det gamle kommunesenteret i Skedsmo i Akershus. Strømmen kollektivterminal er knutepunktet for vestre del av Skedsmo kommune og Rælingen kommune.

Strømmen stasjon er en tosidig stasjon med parkering og adkomst på begge sider. I et felles prosjekt har Statens vegvesen og Jernbaneverket sørget for økt tilgjengelighet til jernbanen og til de lokale kollektivtilbudene, og lettet omstigningsmulighetene mellom tog, buss, drosje og bil. Det er lagt til rette for at det skal være enkelt for funksjonshemmede å reise kollektivt, noe som også innebærer at knutepunktet blir enklere og tryggere å bruke for alle.

Prosjektet har omfattet bygging av nye jernbaneplasser på begge sider av stasjonsområdet, samt heving av plattformene til samme høyde som inngangspartiet på de nye lokaltoget

ne slik at det blir trinnfri atkomst fra plattform til tog. Undergangen under sporene er rustet opp, de gamle bratte trappene ble revet og erstattet med brede, slake rampe- og trappeløsninger. Videre er det bygget ny bussterminal med fire plattformer. Det er bygget nye fortau og gangveger. Veger har blitt stengt og flyttet og ny innfartsparkering er anlagt på begge sider av stasjonsområdet.

Et samarbeidsprosjekt

Opprusting av stasjonen og kollektivterminalen har vært et felles prosjekt for Statens vegvesen og Jernbaneverket. Statens vegvesen har hatt hovedansvaret for gjennomføringen, samt ansvaret for planlegging av vegsystemet ved stasjonen, parkeringsplasser, bussterminal og trafikk-torg, samt for plasser og grøntarealer. Jernbaneverket har hatt ansvaret for planlegging av spor og plattformer med tilhørende atkomster samt arealet rundt stasjonsbygningen.

De to statsetatene hadde et nært samarbeid under planarbeidet, og utarbeidet et omforent planforslag. Statens vegvesen har hatt ansvaret for den felles reguleringsplanen for området, som ble vedtatt av Skedsmo kommunestyre 17. november 2003. Planleggingen og gjennomføringen skjedde i samarbeid med Norges Handikapforbund og Norges Blindeforbund, som ga verdifulle innspill til løsninger.

Forsknings- og utviklingsbehov

Det er et stort udekket behov for forskning og kunnskapsinnsamling innenfor fagfeltet universell utforming i transport. Det er behov for mer kunnskap om i hvilken grad trafikantene faktisk opplever økt tilgjengelighet og forbedret reisekvalitet gjennom de ulike tiltakene som gjennomføres.

Transportetatene vil i perioden utvikle verktøy som viser effektene av tiltak for universell utforming. Arbeidet vil baseres på bruker- og reisevaneundersøkelser på kollektivtransportstrekninger der universell utforming gjennomføres. Slike verktøy vil være hensiktsmessig for å vurdere nytten av planlagte prosjekter, og kan brukes til å prioritere tiltak og virkemidler.

Transportetatene skal i perioden sørge for en bred, internasjonal oppsummering av kunnskap på fagfeltet. For å øke kunnskapen om hva som skal til for at det oppleves som enklere å reise med kollektivtransport, vil det i planperioden bli gjennomført en undersøkelse spesielt rettet mot funksjonshemmedes reisevaner. Dette vil bli vurdert i sammenheng med de nasjonale reisevaneundersøkelsene hvert fjerde år.

13.4 Tilrettelagt transport

Fylkeskommunene har ansvar for å tilby tilrettelagt transport for funksjonshemmede (TT-ordningen). Tilbudet gjelder for personer som ikke kan

Boks 13.2 Arbeidet med tilgjengelighet i fylkeskommunene

Fylkeskommunene har ansvar for det lokale kollektivtilbudet, og har dermed en viktig rolle i arbeidet for et mer tilgjengelig samfunn. Transportøkonomisk institutt har kartlagt fylkeskommunenes arbeid og utfordringer, jf. TØI-rapport 980/2008. Kartleggingen viser et stadig sterkere fokus på tilgjengelighet for alle, etter at de første fylkeskommunene startet arbeidet for 20–25 år siden. Rundt år 2000 var flere fylker i gang med å planlegge kartlegging av status for bussholdeplasser og busser, og med å implementere krav og innføre forbedringer. Siden 2004 har det vært stadig sterkere fokus på tilgjengelighet for alle. Samferdselsdepartementets tilskuddsordning til tilgjengelighetstiltak i kommuner og fylkeskommuner har ført til økt vekt på universell utforming.

Helhetsperspektivet universell utforming virker mer framtreddende i 2008 enn for fire år siden. Samordning av ulike aktører er fortsatt en utfordring, men det finnes flere eksempler på strekninger der fylkeskommunene i samarbeid med andre har forsøkt å tilrettelegge og utforme hele reisekjeden. Arbeidet er i gang, men i alle fylkeskommunene er det fortsatt en lang vei å gå før kollektivtransportsystemet er tilrettelagt og utformet slik at "alle" kan bruke det, både med og uten spesielløsninger.

Elleve fylkeskommuner har formulert generelle mål om universell utforming eller tilgjengelighet til kollektivtransporten i sine fylkesplaner

for 2008. Mens det tidligere ble fokusert mest på enkelttiltak, legges det nå vekt på hele reisekjeden, med bussmateriell, infrastruktur og informasjon i sammenheng. Eksempler på tiltak eller prosjekter hvor hele reisen er i fokus er T-banen og enkelte trikke- og busslinjer i Oslo, Unibussprosjektet i Drammen og Metrobusslinjer i Kristiansand. På grunn av manglende vintervedlikehold er imidlertid ikke strekningene nødvendigvis tilgjengelige hele året.

De beste eksempler på fylkeskommunale tiltak som skal gjøre kollektivtransportsystemet mer universelt utformet finner man i byområdene. Dette har sin bakgrunn i at tilskuddsordningen vektlegger kostnadseffektive løsninger, det vil si at ruter med mange passasjerer prioriteres.

Flest tiltak for å gjøre kollektivtransporten mer universelt utformet iverksettes for gruppebevegelser og synshemmede. Holdeplasser og kjøretøy er de mest tilrettelagte eller universelt utformede leddene i reisekjeden i landets fylkeskommuner.

Knappe økonomiske ressurser er en viktig utfordring i fylkenes arbeid for bedre tilgjengelighet. Andre utfordringer er holdninger, kompetanse, brukernes tillit til transportsystemet, synliggjøring av ansvarsforhold i hele reisekjeden, vintervedlikehold, og mangel på nasjonale standarder.

benytte ordinær kollektivtransport. I de fleste fylkeskommunene gjennomføres disse transportene med drosje. Som for den lokale kollektivtransporten for øvrig, er det fylkeskommunene som fastsetter standarden i tilbudet samt egenandeler mv. Dette innebærer at tilbudet varierer fra fylkeskommune til fylkeskommune. Samferdselsdepartementet har gitt veiledende retningslinjer for TT-ordningen.

I forbindelse med behandlingen av kommuneproposisjonen for 2004, jf. Innst. S. nr. 259 (2002-2003), ble regjeringen bedt om å utforme nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet på TT-ordningen, samt foreslå en finansieringsordning. I Soria Moria-erklæringen ble det varslet at regjeringen vil gjennomgå og forbedre denne ordningen.

Gjennomgangen av TT-ordningen viser at det er store variasjoner i fylkenes tilbud. Dette reflekterer ulike politiske prioriteringer, forskjeller i

kollektivtilbud og ulike geografiske forhold. Regjeringen ønsker både å forbedre TT-ordningen og å gjøre den ordinære kollektivtransporten mer tilgjengelig for funksjonshemmede. Bindende nasjonale retningslinjer som ikke innebærer svekkelse av tilbudet for noen grupper, vil imidlertid innebære betydelige merkostnader. Slike retningslinjer vil også bryte med prinsippet om at det er fylkeskommunene som bestemmer omfanget og kvaliteten på kollektivtilbudet. Regjeringen har derfor så langt ikke funnet noen tilfredsstillende form for å innføre mer forpliktende retningslinjer. Regjeringen har styrket fylkenes økonomi og dermed muligheten til å bedre TT-ordningen og kollektivtransporten. Det satses mye på å gjøre hele transportsystemet mer tilgjengelig. Det er satt i verk forsøk for å sikre et bedre og mer fleksibelt kollektivtilbud i distriktene.

Regjeringen har i tillegg i St.prp. nr 1 (2008–2009) foreslått at det etableres et prøveprosjekt i et eller flere fylker der det foretas en utbygging av bestillingstransporten. Bestillingstransport vil si etterspørselstyrt kollektivtransport der brukeren innen et bestemt tidspunkt melder inn sine reiseønsker til en transportsentral eller liknende, og hvor de individuelle transportene samordnes. Samtidig gjøres det tilpasninger i regelverket for TT-ordningen slik at flest mulig av dagens TT-brukere kan benytte den ordinære kollektivtransporten, herunder bestillingstransport og serviceruter som er åpne for alle. Det vil måtte opprettholdes et tilrettelagt transporttilbud for de som ikke kan bruke det utbygde bestillingstransporttilbudet. Ved at TT-ordningen avlastes bør det kunne bli rom for å styrke tilbudet til de brukerne som trenger det mest.

Hovedformålet med prøveprosjektet er å avklare effektene av en slik omlegging for funksjonshemmedes tilgjengelighet. Spesielt ønsker man å få kartlagt om blant annet eldre TT-brukere kan få dekket hele eller store deler av sitt behov gjennom en bestillingstransportordning. Styrking av bestillingstransporten vil også bygge opp om regjeringens mål om å styrke kollektivtransporten både i byområdene og i distriktene.

Regjeringen vil vurdere om det er hensiktsmessig å supplere en slik ordning med forsøk med særskilte tiltak rettet mot yngre og aktive TT-brukere. Målet er å sikre et bedret tilbud for de brukergruppene som har de største behovene uten at dette svekker fylkeskommunens insitamnet til å utvikle et bedre og mer tilgjengelig kollektivtilbud.

14 Personvern

14.1 Overordnet perspektiv

Regjeringen er opptatt av å fremme bruk av løsninger basert på informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) i og mellom ulike transportsektorer for å sikre mest mulig effektiv, sikker og miljøvennlig utnyttelse av et samlet transportnett.

Økt bruk av IKT vil bidra til overskuddsinformasjon som vil kunne medføre at trafikanters bevegelsesmønstre i relativt detaljert grad kan kartlegges, både i og mellom sektorer. Resultatet vil kunne være at personopplysninger får en videre bruk og spredning enn forutsatt. Regjeringen mener det bør legges større vekt på hvordan IKT-systemer i sektoren utformes slik at mulighetene for misbruk av personinformasjon reduseres eller elimineres. Personvern hensyn skal trekkes inn som et sentralt hensyn allerede fra starten av ved planlegging og videreutvikling av IKT systemer.

Samferdselsområdet er preget av rask teknologisk utvikling på alle felt, og de teknologiske mulighetene for registrering, sporing og lagring av data er store. Grovt sett er det to hensyn innen samferdselsområdet som utfordrer personvernet:

- Trafikksikkerhet
- Effektiv og pålitelig trafikkframføring

I tillegg utfordres samferdselssektoren ved at personopplysninger som er samlet inn og lagret for trafikksikkerhets- og trafikkframføringsformål kan ønskes benyttet til andre formål som kriminalitetsbekjempelse. Sektoren er også i økende grad utsatt for ønsker om å gjennomføre sikkerhetstiltak, som blant annet har til hensikt å forebygge og bekjempe kriminalitet.

Det er nødvendig å avveie rene transport- og sikkerhetsmessige hensyn mot personvern hensyn for å sikre enkeltmenneskets rett til å verne om sin integritet og sitt privatliv. For å sikre løsninger som på en tilstrekkelig måte avveier ulike hensyn, er det helt avgjørende at man i arbeidet med utvikling av de ulike systemene innretter arbeidet slik at berørte myndigheter inkluderes og ulike hensyn kan avveies tidlig i prosessene. Det er viktig å sikre kompetanseoverføring mellom sektorer der det foreligger sterke gjennomgående

trekk knyttet til spørsmålene. Dersom tiltak som begrenser personvernet skal settes i verk, må de være godt og saklig begrunnet.

Fornyings- og administrasjonsdepartementet har utarbeidet en veileder til Utredningsinstruksen for å styrke måten personvernmessige konsekvenser blir vurdert når nye forslag utredes. Veilederen er ment som et hjelpemiddel til å avklare hvilke saker der en bør utrede personvernkonskvenser og som et hjelpemiddel til å ta stilling til hvilken framgangsmåte en skal følge ved utredning av personvernmessige konsekvenser. Veilederen skal benyttes ved vurdering av personvernkonskvenser i relevante saker i samferdselssektoren.

Gjennom Stortingets behandling av St.meld. nr. 17 (2006-2007), er det lagt til grunn at det skal gis tilbud om anonyme løsninger i sammenhenger der det ikke er nødvendig å identifisere seg og at anonyme løsninger skal være tilgjengelig i sammenhenger der dette er hensiktsmessig.

Regjeringen oppnevnte ved kongelig resolusjon 25. mai 2007 en personvernkommisjon. Kommisjonen hadde til oppdrag å gi en helhetlig status over utfordringer for personvernet. Kommisjonen har i NOU 2009:1 Individ og Integritet kommet med flere tilrådninger knyttet til personvern i transport- og kommunikasjonssektoren som vil måtte vurderes.

14.2 Regelverk

EUs personverndirektiv er implementert i norsk rett gjennom personopplysningsloven, og gir klare forpliktelser for Norge til å ivareta personvern hensyn. Personopplysningsloven skal verne den enkelte mot krenking av personvernet gjennom bruk av personopplysninger. Utover personopplysningsloven blir personvern generelt og behandling av personopplysninger spesielt, også ivaretatt gjennom andre lover og regler, herunder straffeloven, åndsverkloven, offentleglova og forvaltningsloven. Dette setter krav til gode samarbeidsrutiner mellom berørte myndigheter.

I det videre omtales områder i samferdselssektoren der det er eller kan være personvernutfordringer. Omtalene er gruppert etter de to hensynene nevnt innledningsvis; trafikkikkerhet og effektivitet/pålitelighet. I tillegg omtales det forholdet at samferdselssektoren i økende grad gir mulighet for å gjennomføre tiltak med det formål å forebygge og bekjempe kriminalitet.

14.3 Trafikkikkerhetshensyn

Regjeringen har i denne meldingen prioritert trafikkikkerhet høyt. Transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren. Ny teknologi kan gi oss mer effektive metoder for å forebygge farlig adferd i trafikken, overstyre menneskelige feilhandlinger og å redusere konsekvensene ved ulykker. Samtidig utfordres personvernshensynet på mange måter.

14.3.1 IKT-systemer for økt sikkerhet

I det følgende gis en kort oversikt over noen av de viktigste initiativene der bruk av IKT-systemer vil redusere trafikkikkerhetsrisikoen. Arbeidet på dette området samordnes i stor grad med det som skjer i andre europeiske land gjennom et europeisk samarbeid kalt eSafety Initiative, som benyttes som en samlebetegnelse for samarbeid om forskjellige typer av elektroniske trafikkrelaterte systemer.

Automatisk trafikkontroll (ATK)

ATK har vært et virkemiddel i trafikkikkerhetsarbeidet siden 1988. Etter at Stortinget ga sin prinsipielle tilslutning til tiltaket, jf. St.meld. nr. 18 (1986-87) og Innst. S. nr. 97 (1986-87), har ny teknologi og nye arbeidsmetoder åpnet muligheter man den gang ikke kunne forutse. Innføring av streknings-ATK der gjennomsnittshastigheten til et kjøretøy måles over en strekning, reiser enkelte problemstillinger knyttet til personvern, først og fremst ved at alle trafikantene fotograferes ved passering av målepunkt A. For hvert kjøretøy samles det inn nødvendig nøkkelinformasjon om kjøretøyet. Alle data pakkes, signeres digitalt, krypteres og sendes målepunkt B. Dersom målepunkt A ikke mottar melding om at bilen skal lagres innen den tid det tar å kjøre lovlig på strekningen, slettes all informasjon om det aktuelle kjøretøyet. Slik sikres det at det kun blir lagret bilder

av kjøretøy og førere som har kjørt for fort. Riktig tid garanteres av tidsservere som godkjennes av Justervesenet. Tekniske forsøk med strekningsbasert ATK i forbindelse med nullvisjonsprosjektet på Lillehammer, viste at denne løsningen fungerer tilfredsstillende og at personvernet ivaretas. Datatilsynet er involvert i prosessen.

St. meld. nr. 18 (1986-87) fastslår at kjøretøyets passasjerside skal svartsladdes for å ivareta personvernet overfor eventuelle forsetepassasjerer. Dette gjennomføres i dag av Statens vegvesen i forbindelse med kvalitetssikring av selve fartsmålingen. Bildene blir deretter oversendt politiet og behandlet som bevis i straffesak etter straffeprosesslovens regler. St.prp. nr. 1 (2005-2006) omtaler et prøveprosjekt for fulldigitalisert saksbehandling av ATK-saker. Dette prosjektet innebærer at et godkjent måleresultat/bilde av fartsovertredelesene vil bli sendt direkte til politiets saksbehandler. Den teknologien som i dag er i bruk gjør det ikke mulig med automatisk sladding av forsetepassasjerer og bildene vil således komme usladdet inn til politiet. Dette reiser problemstillinger knyttet til personvern og politiets behandling av overskuddsinformasjon. Regjeringen vil arbeide for i størst mulig grad å redusere lagring av overskuddsinformasjon i forbindelse med ATK. Bildene vil imidlertid være bevis i straffesak og vil være undergitt straffeprosesslovens regler om taushetsplikt.

Atferdsregistrator i bil

I 2007-08 ble det gjennomført et prosjekt i forbindelse med Nullvisjonsprosjektet «Trygt hjem» på Karmøy hvor 50 ungdommer i alderen 18-25 år hadde installert automatisk fartstilpasning (ISA) og atferdsregistrator. Atferdsregistratoren lagret data om kjøreatferden. Utviklingen av slike systemer medfører ofte behandling av visse persondata og lagrer opplysninger om kjøretøys kjøremønstre. Systemet kan også lagre opplysninger om den enkeltes kjøreatferd og bevegelser. Dette reiser problemstillinger i tilknytning til personvernet. Eventuelt krav om innføring av slike systemer i kjøretøy vil kreve lovendring m.v. For eksempel må det tas stilling til hvordan disse dataene skal kunne brukes. Skal det være frivillig om hele eller deler av informasjonen skal kunne brukes? Skal de kunne danne grunnlag for straffefølgning eller skal de bare kunne benyttes for å finne årsak til ulykker og som statistiske data? Saken må antas å ha et relativt langsiktig perspektiv. Regjeringen vil foreløpig ikke åpne for at verken private

aktører eller offentlige myndigheter utover i rent forskningsøyemed tar i bruk slikt utstyr.

eCall

eCall er en planlagt alarmtjeneste for bilulykker i Europa. Prosjektet ligger under EU-kommisjonens eSafety Initiative, som har til hensikt å øke trafikksikkerheten gjennom ny teknologi i kjøretøy og veginfrastruktur. Tjenesten er tenkt å virke slik at en teknisk innretning i bilen automatisk skal kunne ringe nødnummeret og opplyse om bilen sin posisjon i tilfelle ulykker. Systemet er planlagt å bli en felleseuropeisk alarmtjeneste for kjøretøy, bygd på alarmnummeret 112. Alle biler som blir solgt i EU-området fra 2010 skal etter planen være utstyrt med satellittposisjonering og kommunikasjon via mobiltelefonnettet. Dette utstyret skal automatisk sende informasjon til nærmeste nødsentral ved ulykker, som dermed raskt kan sende adekvat assistanse til riktig sted. Det er anslått at 2 500 liv kan reddes hvert år i Europa når eCall blir ferdig utviklet og utbredt. Systemet vil således være et viktig bidrag til trafikksikkerheten ved at konsekvensene av ulykker reduseres.

Norge har sammen med de fleste europeiske land underskrevet en Memorandum of Understanding (MoU), som er en intensjon om å medvirke i arbeidet og legge til rette for eCall i Norge. Samferdselsdepartementet leder prosjektets styringsgruppe, som ser på mulighetene for å implementere eCall i Norge. I gruppen deltar også Justis- og politidepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet og Datatilsynet. Nasjonalt kompetansesenter for helsetjenestens kommunikasjonsberedskap (KoKom) leder den praktiske delen av prosjektet. eCall reiser problemstillinger i forhold til personvernet ved at systemet kan medføre behandling og eventuell overføring av personopplysninger. Datatilsynet anslår imidlertid at en rekke personvernrelaterte problemer kan unngås ved at de tekniske spesifikasjonene til prosjektet utformes på en slik måte at de ivaretar disse hensyene. Dette krever et fokus på området, og aktiv deltakelse i standardiseringsmøter i EU. KoKom deltar i disse møtene på vegne av norske myndigheter. Regjeringen er opptatt av at Norge skal bidra aktivt i disse prosessene og av at personvernmessige forhold ivaretas på en god måte.

Motorvognregister

Det sentrale motorvognregisteret er begrunnet i ulike offentlige behov knyttet til administrasjon av

kjøretøyparken i Norge. Utlevering av masseopplysninger fra motorvognregisteret reguleres av personopplysningsloven av 14. april 2000 nr. 31. Statens vegvesen har utarbeidet interne retningslinjer for utlevering av personopplysninger etter nærmere angitte vilkår jf. de formål som følger av personopplysningsloven §§ 8 og 11. Opplysninger vil også kunne bli gjort tilgjengelige for andre offentlige kontrollorgan når disse organer med hjemmel i lov kan kreve opplysninger utlevert. Bruk eller utlevering av masseopplysninger til kommersielle formål er ikke blitt tillatt. Det har blitt stilt spørsmål ved i hvilken utstrekning og på hvilken måte opplysninger gjøres tilgjengelig for brukerne. Dette er særlig aktuelt ved at opplysninger i større grad kan søkes opp og tilgjengeliggjøres gjennom SMS.

Det er nedsatt en intern arbeidsgruppe i Statens vegvesen, Vegdirektoratet som skal legge fram et forslag til et rammeverk med kriterier for eksterne tilgang til opplysninger fra Det sentrale motorvognregister. Det skal sikres at praksis for utlevering av opplysninger fra Det sentrale motorvognregisteret er i tråd med regelverket, og at prinsippene om forutberegnelighet og likebehandling blir ivaretatt.

Digital fartsskriver

Digital fartsskriver registrerer og lagrer data elektronisk om kjøre- og hviletid for tungtransportsjåfører. Formålet med kjøre- og hviletidsreglene er å bedre trafikksikkerheten, arbeidsforholdene for sjåførene og konkurranseforholdene i bransjen, og den digitale fartsskriveren skal bidra til etterlevelse og forenkle kontroll. Fartsskriveren benyttes sammen med ulike typer smartkort, såkalte fartsskriverkort som gjør det mulig å identifisere kortinnehaveren, lagre og overføre data. Det stilles krav til håndtering av slike data blant annet for å ivareta personvernhen-syn. Reglene er harmonisert i EØS-området, og gir lite rom for nasjonal tilpasning.

14.3.2 Skipsfart og havner – havarioovervåking

AIS er et automatisk identifikasjonssystem som er innført av FNs sjøfartsorganisasjon IMO for å øke sikkerheten for skip og miljø, samt forbedre trafikkovervåking og sjøtrafikk tjenester. AIS er et godt hjelpemiddel for å identifisere skip og dermed også for å overvåke, kontrollere og veilede skip som er innenfor 40 nautiske mil fra land.

Båter over 300 bruttotonn er pålagt å ha AIS om bord, og systemet sender informasjon om blant annet skipets posisjon, fart, kurs, last og navn til Kystverkets AIS-stasjoner på land. Systemet gjør det sikrere å ferdes til sjøs og gir både fartøyer og norske myndigheter oppdatert trafikkinformasjon. Kystverket kan regulere den enkelte brukers tilgang gjennom ulike filter. Et filter kan begrense tilgangen til geografiske områder, utvalgte fartøy, oppdateringsrate, etc. Kystverkets gjeldende policy er at tilgang til data fra AIS-nettverket begrenses til andre offentlige etater, inkludert havner. Andre aktører kan i visse tilfeller gis tilgang til data, basert på legitime behov. Dette vil typisk være aktører som bidrar sammen med det offentlige innen maritim trafikkovervåking og oljevernberedskap.

FNs sjøsikkerhetsorganisasjon IMO vedtok i 2006 at havovervåkingssystemet Long Range Identification and Tracking (LRIT) skal bli obligatorisk for alle passasjerskip, for lasteskip over 300 bruttotonn og for flyttbare offshore breenheter. LRIT er et satellittbasert system for identifikasjon og sporing av fartøy. LRIT er en del av et større overvåkingskonsept basert på utvikling og integrering av elektroniske hjelpemidler. LRIT systemet skal integreres med skipsrapporteringssystemet SafeSeaNet og det automatiske skipsidentifikasjonssystemet AIS, som i dag driftes av Kystverket. Informasjon fra LRIT systemet vil kunne brukes av myndigheter i forbindelse med trafikkovervåking, transportplanlegging, kontroll og inngrep overfor fartøy som utgjør en fare for sjøsikkerheten eller en trussel mot kyststaten (eksempelvis terrorvirksomhet), til å lokalisere forulykkede og omkringsliggende fartøy i forbindelse med redningsaksjoner og til overvåking av aktuelle fartøy involvert i ulovlig, urapportert eller uregistrert fiske eller andre ulovlige aktiviteter. Systemet vil kun benyttes av offentlige myndigheter.

14.4 Hensyn til effektivitet og pålitelighet i trafikkframføringen

Ulike former for elektroniske innkrevingsordninger, brikker og kort, blir stadig mer utbredt. Dette er en effektiv og smidig måte å håndtere innkreving på, innkrevingskostnadene blir lavere og løsningene blir ofte enklere for trafikantene. Slike systemer er i økende grad tatt i bruk i vegsektoren, på ferjene og i kollektivsektoren gjennom elektronisk billettering.

Dersom det ikke lages effektive barrierer mot å viderefordre og koble informasjon, vil en slik ut-

vikling kunne representere en betydelig utfordring for personvernet. Dette er samtidig et eksempel på et område der summen av tiltak, og ikke minst muligheten for å kombinere og/eller viderefordre innhentede data, er viktig med tanke på personvern hensyn. Faren for at det blir vanskelig eller nærmest umulig å ferdes fullstendig anonymt er til stede og må tas på alvor. Samtidig er det neppe sannsynlig at bruken av elektroniske løsninger vil bli mindre, spørsmålet er heller å utvikle løsninger som både ivaretar effektivitets- og pålitelighetshensyn og personvern hensyn. Regjeringen er opptatt av at det i systemene legges inn effektive sperrer slik at det ikke blir mulig (for uvedkommende) å følge enkeltpersoners bevegelser.

14.4.1 Elektroniske innkrevingsystemer på veg

Elektronisk innkreving av bompenger har klare fordeler både ved at administrasjonskostnader kan reduseres og ved at flyten i trafikken ikke hindres. En vil framover kunne se for seg et utvidet omfang av bruksmuligheter knyttet til elektroniske betalingssystemer på veg. Dette har blant annet bakgrunn i et økende ønske fra flere hold om å ta i bruk AutoPASS-systemet til andre bruksområder enn bompengeneinnkreving, som for eksempel ulike former for trafikkstyrings- og parkeringsformål. Statens vegvesen har igangsatt et arbeid som skal utrede en strategi for videre bruk av AutoPASS-systemet. Samferdselsdepartementet følger arbeidet og har lagt til grunn at personvernmessige utfordringer blir vurdert som ledd i arbeidet.

Det såkalte EFC-direktivet legger opp til samordning av betalingssystemer på vegen i EØS-området. Alle former for innkrevingsystemer på veg vil omfattes av direktivet. Målet er at den enkelte bilist skal kunne inngå en avtale med et selskap og deretter kunne bruke brikken i alle betalingsanlegg på tvers av landegrensene. Det er lagt opp til bruk av både mobil- og satellittbaserte innkrevingsløsninger, noe som vil kunne gi grenseflater mot problemstillinger knyttet til elektronisk kommunikasjon og datalagring. Det vil være enkelt og effektivt for bilistene, sannsynligvis også for selskapene, men med store muligheter for lagring og sporing av data om den samme bilisten. Dette direktivet er et rammedirektiv, og detaljene er ikke fastlagt. Det er foreløpig ikke innlemmet i EØS-avtalen. I Regjeringens arbeid mot andre europeiske aktører vil behovet for å legge vekt på personvernmessige hensyn bli understreket.

Drøfting av anonymitet i elektroniske innkrevningssystemer har avdekket uklarheter knyttet til rutiner for registrering og lagring av passeringsdata. Dette gjelder både uklarheter i hva som kan oppfattes som lovlig lagrede data – men også manglende klarhet knyttet til hvilke lovhjemler som skal være premissførende for hvor lenge data skal kunne lagres og hvem som skal kunne kreve data utlevert.

Som en konsekvens av Personvernemndas behandling av de første sakene der spørsmålet om helautomatiske bompengestasjoner var oppe (Bergen og Tønsberg), har Datatilsynet gitt konsesjon til helautomatisering av bomringen i Oslo gjennom Statens vegvesens valg av teknisk løsning, et såkalt «sporfritt betalingsalternativ». Datatilsynets krav om et reelt anonymt alternativ for passering ble ikke imøtekommet i nemnda. Et sporfritt alternativ er ikke å anse som en reell anonym løsning, ettersom persondata lagres i en kort periode (72 timer) av hensyn til transaksjonen. Personvernemnda har imidlertid også gitt uttrykk for at den oppfatter spørsmålet om retten til å ferdes anonymt på offentlig sted er et grunnleggende rettspolitisk spørsmål av sentral betydning for personvernet. Dette spørsmålet er imidlertid nemnda forhindret fra å uttale seg om på generelt grunnlag, siden nemnda kun behandler enkeltsaker.

Helautomatiseringen av innkrevingsstasjoner krever avveininger mellom effektivitet, forbrukerinteresser og personvern hensyn. I stortingsproposisjonen om Oslopakke 3 har Samferdselsdepartementet varslet et interdepartementalt samarbeid om anonymitet i helautomatiske bomstasjoner, jf. St.prp. nr. 40 (2007-2008). Departementet tar sikte på at konklusjoner fra et slikt arbeid kan foreligge innen Datatilsynets konsesjonsperiode for Osloringen løper ut ved årsskiftet 2009/2010. Bomselskapenes rutiner for håndtering av passeringsdata er av stor betydning for hvor stor den reelle faren for misbruk er og vil inngå som en del av den gjennomgangen som skal foretas.

14.4.2 Elektronisk billettering i kollektivtransport

For kollektivtransporten kan hensynet til personvern i enkelte tilfeller komme i konflikt med løsninger for elektronisk billettering. Eksempelvis vil elektronisk lagring av reisemønsteret til navngitte kunder være problematisk i forhold til personopplysningsloven dersom ikke samtykke om dette er innhentet på forhånd og/eller at nødvendige sikringstiltak er innført i forhold til innsyn. Virksomhetene skal tidlig inkludere personvern vurderinger i

sine planer om elektroniske billetteringssystemer. Datatilsynet stiller krav om at det skal være mulig å reise anonymt med kollektivtransport med elektronisk billettering uten pristillegg. Mens dette lar seg løse med enkeltbillett og flerreisekort (ingen prinsipiell forskjell i forhold til dagens reiseprodukter), kan et personlig månedskort ikke erstattes av et anonymt månedskort uten at dette får økonomiske konsekvenser (en ny type reiseprodukt innføres). Dersom utnyttelsesgraden på et personlig månedskort eksempelvis er 1,0 (75 reiser per mnd) og utnyttelsesgraden på et anonymt månedskort er 2,0 (150 reiser per mnd), må prissettingen av det anonyme alternativet reflektere økt bruk. Kollektivselskapenes rutiner for håndtering av reisedata er av stor betydning for den reelle faren for at denne typen data skal misbrukes. Samferdselsdepartementet vil derfor sette i gang et arbeid for å kartlegge hvordan dette i dag gjøres og vil utarbeide retningslinjer for denne typen systemer.

14.5 Hensyn til forebygging av kriminelle handlinger

Som nevnt i innledningen til kapitlet medfører utviklingen i samferdselsektoren at det i økende grad er teknisk mulig å samle inn personopplysninger og å gjennomføre tiltak med det formål å forebygge og bekjempe kriminalitet. En rekke land har innført lovgivning som gir langt større adgang til på generell basis å overvåke enkeltpersoners elektroniske kommunikasjon enn det som er tillatt i Norge. Regjeringen er særlig på vakt mot tiltak som kan bidra til meningsovervåkning og som krenker privatlivets fred.

14.5.1 Lagring av data ved bruk av elektronisk kommunikasjon

Samferdselsdepartementet forvalter lov av 4. juli 2003 nr. 83 om elektronisk kommunikasjon (ekomloven). Ekomloven gjelder virksomhet knyttet til overføring av elektronisk kommunikasjon med tilhørende infrastruktur, tjenester, utstyr og installasjoner. Ved bruk av elektronisk kommunikasjon fremkommer det både trafikkdata, lokaliseringsdata og bruker- og abonnementsdata. Loven angir flere bestemmelser som av hensyn til personvernet skal beskytte disse dataene. Blant annet har tilbyder av elektronisk kommunikasjonsnett eller tjeneste plikt til å sikre vern av kommunikasjon i egne nett og tjenester. Tilbyder er i tillegg pålagt å slette eller anonymisere trafikkda-

ta så snart de ikke lenger er nødvendige for kommunikasjons- eller faktureringsformål. Videre er tilbyder pålagt å bevare taushet om innholdet og bruken av elektronisk kommunikasjon.

Ekomregelverket utfordres i økende grad av andre sektorers behov for å utføre tiltak som skal forebygge og bekjempe kriminalitet. Ønsket om å lagre elektroniske data, særlig for bruk i politiets arbeid, er en utfordring for personvernet. EU vedtok 21. februar 2006 et direktiv om datalagring – datalagringsdirektivet. Formålet med direktivet er å harmonisere lovgivningen til de enkelte medlemsland vedrørende plikt for tilbydere av elektroniske kommunikasjonsnett og tjenester til å lagre nærmere definerte data framkommet ved bruk av elektronisk kommunikasjon, til bruk for politiets etterforskning av alvorlig kriminalitet.

Denne typen plikter, som i økende grad fører til lagring av sensitiv personinformasjon, setter personvernet under press. Norsk regelverk for elektronisk kommunikasjon innehar ikke etter dagens regler lagringsplikt. Datalagringsdirektivet har skapt stor debatt i Norge og det har blitt stilt spørsmål ved hvorvidt dette direktivet er EØS-relevant. Direktivets hjemmelsgrunnlag har blitt bestridt av enkelte medlemsland i EU, men 10. februar 2009 fattet EF-domstolen en dom som slår fast at direktivet er et «indre marked» direktiv. Regjeringen skal i det videre arbeidet ta stilling til om direktivet er relevant og om det eventuelt skal innføres lagringsplikt i norsk rett.

14.5.2 Luftfart

De utvidede sikkerhetstiltakene på lufthavnene for å forhindre terror og kriminalitet kan skape personvernutfordringer selv om det legges betydelig vekt på nettopp å skjerme den enkeltes integritet i den praktiske gjennomføringen av disse tiltakene. Nye teknologier som biometri og kroppsscannere kan skape nye utfordringer. Det norske regelverket er i det vesentligste forankret i EU-regelverk, og Norge kan ikke ensidig unnlate å følge dette regelverket uten negative konsekvenser for norske reisende til EU.

Sikkerhet på lufthavnene

I tiden etter 11. september 2001 har det blitt vedtatt mange EU-bestemmelser for å forhindre anslag mot luftfarten som er tatt inn i norsk rett gjennom EØS-avtalen.

Gjennomføringen av lovbestemt sikkerhetskontroll inneholder elementer som kan oppfattes

som problematiske ved at selve gjennomføringen av sikkerhetskontrollen kan føles som inngripen i den enkelte passasjers personlige integritet, da deler av kontrollen krever at man bl.a. må åpne innholdet i vesker og lignende i påsyn av andre, samt at kontrolløren gjennomfører fysisk etterkontroll på deler av kroppen til passasjeren.

Forskrift om forebygging av anslag mot luftfarten inneholder en bestemmelse om at kroppsvitasjon skal utføres på en mest mulig lempelig måte som skal være med på å sikre individets integritet. Kroppsvitasjon av mer omfattende karakter skal utføres i separate rom med vitner til stede hvis det kreves.

Ny teknologi kan også skape utfordringer for personvernet. I den forbindelse er det bruken av såkalte «kroppsscannere» hvor hele kroppen avbildes som har mottatt mest oppmerksomhet. Kroppsscanning gjør det mulig med relativt sett rask kontroll uten å kroppsvisitere passasjerer/ansatte, men kan oppfattes som problematisk i forhold til personvernet.

Testingen av slike scannere i Norge er foreløpig utsatt. Avinor er i dialog med Datatilsynet for å få en vurdering av personverntiltak Avinor vil foreslå før eventuell uttesting. Det vil deretter bli foretatt en juridisk vurdering for å kontrollere at bruken av kroppsscanner kommer inn under gjeldende personvernlovgivning. Selskapet vil i tillegg avvente erfaringer fra andre land. Tillatelse må i tillegg innhentes fra Luftfartstilsynet.

En annen aktuell teknologi innen luftfarten er biometri. Kontrollen blir da foretatt ved bruk av fingeravtrykk. Teknologien kan bli et viktig virkemiddel ved helautomatisering av innsjekking, bagasjeavlevering og ombordstigning for alle reisende. Teknologien er allerede tatt i bruk i Norge. En forutsetning for bruken er at data slettes umiddelbart.

14.5.3 Kamera- og lydovervåkning

Ut fra et trygghetsperspektiv er det et økende ønske på flere områder i samferdselssektoren om bruk av kamera- og lydovervåkning. Dette gjelder ikke minst i kollektivsektoren, der bl.a. Personvernemnda gjennom sin kjennelse har gitt NSB tillatelse til overvåking på tog. Hovedhensynet er å forebygge kriminalitet og sørge for passasjerernes sikkerhet.

14.5.4 Løyvespørsmål

I den senere tid har det vært mye fokus på «drosejuks» og kriminalitet knyttet til drosjebransjen.

For å komme slik kriminalitet til livs, er det under vurdering en rekke tiltak og noen av dem vil også være av en slik art at personvern hensyn må vurderes.

Det er satt i gang arbeid mellom flere departementer og etater, ledet av Samferdselsdepartementet, for å iverksette tiltak for å gjøre det enklere å kontrollere drosjenæringen og sanksjonere brudd mer effektivt. I denne forbindelse er det satt i gang arbeid med å innføre plikt eller adgang for skattemyndighetene og eventuelt andre myndigheter om å gi opplysninger til løyvemyndighetene når det avdekkes forhold av betydning for innehav av løyve. Hensikten er at løyvemyndighetene skal få opplysninger som er nødvendige for å drive effektiv prøving av vandelen til løyvehavere. Effektiv prøving av vandelen hos løyvehavere er nødvendig for å sikre ordnede forhold i bransjen og trygghet for publikum. Bekjempelse av økonomisk kriminalitet er et viktig hensyn som taler for at taushetsbelagte opplysninger kan utveksles mellom offentlige organer. Samferdselsdepartementets vurdering er at dette taler for at det kan innføres en plikt eller adgang for skatte- og avgiftsmyndighetene og trygdemyndigheter til å gi opplysninger til løyvemyndighetene om forhold som har betydning for løyveforvatningen. Personvern hensyn taler imidlertid for at opplysningene som kan utveksles bør begrenses til det som er strengt nødvendig for vurderingen av søknad om løyve, og ved vurdering av eventuelt tilbakekall.

Et forslag fra EU-kommisjonen til ny forordning om adgang til yrket innenfor vegtransport (krav for å få løyve) inneholder bl.a. et krav til nasjonale myndigheter om å føre et register over løyvehavere som bl.a. inneholder opplysninger om lovovertridelser av en viss karakter. Disse nasjonale registrene skal være knyttet sammen slik at man kan gjøre oppslag i andre lands myndigheters registre. I praksis vil dette medføre at dagens løyvesaksbehandlingssystem blir utvidet i tråd med kravene i den foreslåtte forordningen. Samferdselsdepartementet ser problemer knyttet til et slikt register, blant annet fordi det ikke er behov for at andre lands myndigheter skal ha tilgang på den type vandelsopplysninger. Norge forsøker å foreslå visse endringer i forslaget som bl.a. vil medføre at registeret ikke inneholder vandelsmessige opplysninger.

Justis- og politidepartementet og Samferdselsdepartementet forbereder utvikling av et nasjonalt kjøreseddelregister. Det kan tenkes at dette vil inneholde opplysninger om straffbare og helsemessige forhold. I et forprosjekt om registeret er

det vurdert hvorledes et landsomfattende kjøreseddelregister mest effektivt kan utvikles, driftes, føres og vedlikeholdes. I følge forprosjektet bør registeret inneholde informasjon som navn, fødselsnummer, bostedsadresse, data om kjøreseddelen, herunder utstedelsesdato/sted, gyldig til, type kjøreseddel. Videre bør registeret inneholde informasjon om kjentmannsprøven er bestått, hvilket distrikt prøven gjelder for, samt informasjon om eventuelle tilbakekallelser, nektelser og beslag. De som skal ha tilgang til registeret vil på den ene siden bli brukere med tilgang til å lese, legge inn og fjerne data, dvs. utvalgte tjenestemenn politiet. På den andre siden vil det være brukere som kun har tilgang til å lese data. Dette omfatter i første rekke politifolk ute på patrulje, samt tilgang for Statens vegvesen i sammenheng med kontroller.

Forprosjektet har vurdert registerets innhold og utforming i forhold til Datatilsynets krav til datasikkerhet og personvern. På det nåværende tidspunkt er det ikke bestemt hvem som skal drifte registeret. Forprosjektet har først og fremst vurdert Politiet og Statens vegvesen. Uansett løsning vil kravene til datasikkerhet i personopplysningslovens kapittel 2 bli ivaretatt.

Det er tatt i bruk løsninger som gjør at fylkeskommunenes løyvesaksbehandlingssystem og Vegdirektoratets system for saksbehandling av fellesskapstillatelser og -lisenser, gjenbraker data fra enhetsregisteret. Sistnevnte system og løyve-registeret i Au2SYS gjenbraker data om transportløyver fra fylkeskommunenes saksbehandlingssystemer.

14.5.5 Skipsfart og havner

For å forhindre terroranslag mot internasjonal skipsfart, vedtok FNs sjøfartsorganisasjon, IMO, i desember 2002 et nytt internasjonalt regelverk om sikring og terrorberedskap for skip i internasjonal fart og havner som betjener disse, den såkalte ISPS-koden. EU har innført IMOs regelverk gjennom ulike forordninger og direktiv. Det internasjonale regelverket er gjennomført i Norge ved forskrift av 3. juli 2007 nr. 825 om sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger mv. (havnesikringsforskriften). For Svalbard gjelder det en egen forskrift om sikkerhet og terrorberedskap i havner.

En konsekvens av det internasjonale regelverk er at det er innført adgangskontroll ved adgangspunktene til terminalene (ISPS området). Det gjennomføres i tillegg stikkprøvekontroll i

form av gjennom søking og visitasjon av personer og gods som ikke er forhåndsklarert, jf. havnesikringsforskriften § 25 siste ledd. Havnene er pålagt å utarbeide en sikringsplan, og den skal bl.a. beskrive på hvilken måte selve overvåkingen og kontrollen skal gjennomføres.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 13. mars 2009 om Nasjonal transportplan 2010–2019 blir sendt Stortinget.

Offentlige institusjoner kan bestille flere eksemplarer fra:
Departementenes servicesenter
Post- og distribusjon
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Faks: 22 24 27 86

Opplysninger om abonnement, løssalg og pris får man hos:
Akademika AS
Avdeling for offentlige publikasjoner
Postboks 84 Blindern, 0314 OSLO
E-post: offpubl@akademika.no
Telefon: 22 18 81 00
Faks: 22 18 81 01
Grønt nummer: 800 80 960

Publikasjonen er også tilgjengelig på
www.regjeringen.no

Omslagsillustrasjon: Stein Løken

Trykk: 07 Gruppen AS – 04/2009

