



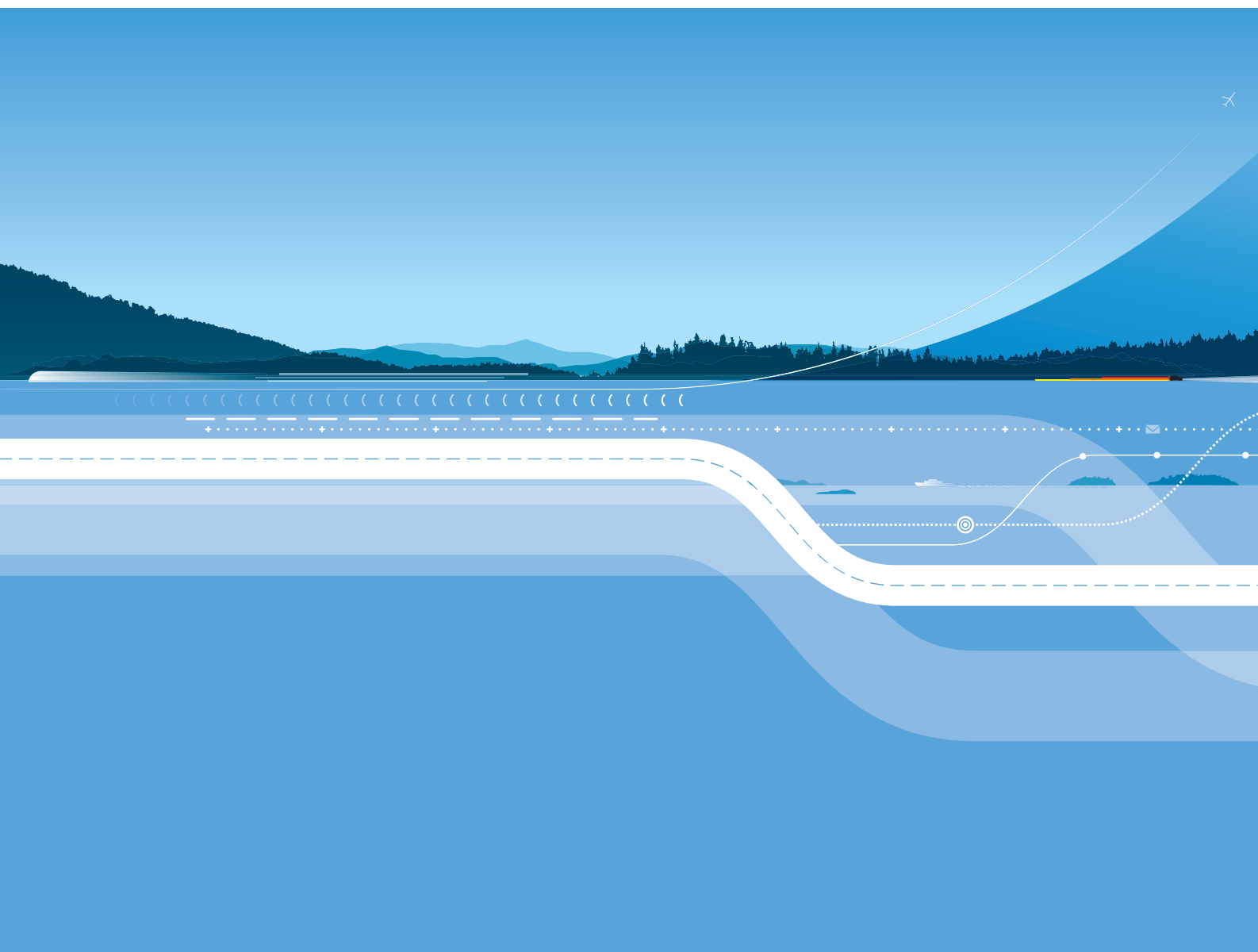
DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Meld. St. 26

(2012–2013)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2014–2023





DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Meld. St. 26

(2012–2013)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2014–2023

Oversikt over innhold

1	Innledning og sammendrag – et moderne transportsystem gjennom økte ressurser og effektivisering	13	9	Byområdene – styrket innsats for kollektivtransport, syklist og fotgjengere	139
2	Grunnlaget for meldingen	27	10	Framkommelighet og konkurranseskraft – strategi for en effektiv godstransport	176
3	Utviklingstrekk og perspektiver	39	11	Transportsikkerhet	194
4	Enklere, raskere, sikrere – et framtidrettet transport- system	53	12	Miljø	207
5	Målene for transport- politikken	71	13	Universell utforming – alle skal med	224
6	Effektivisering, prosjekt- organisering og bruker- finansiering	85	14	Samfunnssikkerhet og beredskap	232
7	Økonomiske ressurser	105	15	Investeringsprogrammet for transportnettet – prioriteringer i korridorene	239
8	Regional utvikling og mobilitet i og mellom distriktene	123			

Deltaljert innhold

<p>1 Innledning og sammendrag – et moderne transportsystem gjennom økte ressurser og effektivisering 13</p> <p>1.1 Innledning 14</p> <p>1.2 Vi ruster oss for fremtiden – økt satsing på samferdsel 15</p> <p>1.2.1 Vi har oppnådd mye 15</p> <p>1.2.2 Fremdeles store utfordringer 16</p> <p>1.2.3 Hovedprioriteringer 16</p> <p>1.2.4 Virkninger og måloppnåelse 17</p> <p>1.3 Regjeringen følger opp Klimaforliket 18</p> <p>1.3.1 Veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange 18</p> <p>1.3.2 Helhetlige bymiljøavtaler – tiltak for mer målrettet samarbeid i byområdene 19</p> <p>1.3.3 Flere syklist og fotgjengere 19</p> <p>1.3.4 Framdriftsplan for utbygging av InterCity-strekningene 20</p> <p>1.3.5 Mer gods fra veg til sjø og bane ... 20</p> <p>1.4 Mer effektiv bruk av ressursene .. 21</p> <p>1.4.1 Forutsigbar finansiering og rasjonell gjennomføring 21</p> <p>1.4.2 Forenkle og effektivisere bompengerekravet 22</p> <p>1.4.3 Effektivisering i etatene og Avinor 22</p> <p>1.4.4 Effektivisering av planprosessen .. 23</p> <p>1.5 Nærmere om investeringsprogrammet 23</p> <p>2 Grunnlaget for meldingen 27</p> <p>2.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan 27</p> <p>2.1.1 Økonomisk oppfølging i tre planperioder 27</p> <p>2.1.2 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019 30</p> <p>2.1.3 Oppfølging av målene i Nasjonal transportplan 2010–2019 30</p> <p>2.1.3.1 Bedre framkommelighet 30</p> <p>2.1.3.2 Bedre trafikksikkerhet 31</p> <p>2.1.3.3 Miljø 32</p> <p>2.1.3.4 Universell utforming 32</p> <p>2.2 Planprosess 33</p> <p>2.3 Transportetatene og Avinors planforslag 34</p> <p>2.3.1 Hovedtrekk i planforslaget 34</p>	<p>2.3.2 Høringsuttalelser 35</p> <p>2.3.2.1 Høringsuttalelser fra fylkeskommunene og de fire største byene 36</p> <p>2.3.2.2 Høringsuttalelser fra statlige etater, organisasjoner og næringsliv 36</p> <p>2.4 Metodeutvikling og bruk av samfunnsøkonomiske analyser 37</p> <p>3 Utviklingstrekk og perspektiver 39</p> <p>3.1 Internasjonale utviklingstrekk, konsekvenser for Norge 39</p> <p>3.1.1 Globale utviklingstrekk 39</p> <p>3.1.2 Utviklingen i Europa, hovedtrekk i EUs hvitbok 41</p> <p>3.2 Nasjonale utviklingstrekk, perspektiver på transportbehovet 42</p> <p>3.2.1 Drivkrefters betydning og utfordringer for transportsystemet 42</p> <p>3.2.2 Hovedtrekk i transportutviklingen 44</p> <p>3.2.3 Konkurransflater for gods- og persontransport 45</p> <p>3.2.4 Framskrivninger – grunnprognoser 49</p> <p>3.3 Kunnskapsbehov – forskning og utvikling 52</p> <p>4 Enklere, raskere, sikrere – et framtidsrettet transportsystem 53</p> <p>4.1 Grunnlaget for den langsiktige utviklingen av transportnettet 54</p> <p>4.1.1 Samordnet innsats er nødvendig for å nå målene 55</p> <p>4.2 Langsiktig strategi for vegnettet ... 55</p> <p>4.2.1 Kartlegging av standard på riksvegnettet 56</p> <p>4.2.2 Nærmere om ferjefri E39 56</p> <p>4.2.3 Prioriteringer i planperioden gir et løft for vegtransporten 57</p> <p>4.2.3.1 Nærtrafikk i og rundt byene 57</p> <p>4.2.3.2 Framkommelighet mellom landsdeler og regional utvikling ... 57</p> <p>4.2.3.3 Standardløft for vegnettet 58</p> <p>4.3 Langsiktig strategi for togtilbudet 59</p>
---	--

4.3.1	Utredninger av framtidige transportmuligheter på jernbanen	60	5.3.1	Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader	74
4.3.1.1	Høyhastighetsjernbane i Sør-Norge	60	5.3.2	Økt transportsikkerhet	79
4.3.1.2	Kapasitetsutfordringer i Oslo-området	61	5.3.3	Reduserte miljøskadelige virkninger av transport	80
4.3.1.3	Konseptvalgutredning for InterCity-strekningene på Østlandet	61	5.3.4	Universell utforming av transport-systemet	82
4.3.2	Strategi for utviklingen av togtilbudet på IC-strekningene	62	5.4	Forhold som påvirker måloppnåelse	83
4.3.3	Hovedprioriteringer på lang sikt ..	62	6	Effektivisering, prosjektorganisering og brukerfinansiering	85
4.3.4	Hovedprioriteringer i planperioden gir et løft for jernbanetransporten	64	6.1	Økte rammer stiller nye krav	85
4.4	Langsiktig strategi for luftfarten ..	65	6.2	Forutsigbar finansiering og rasjonell gjennomføring	86
4.4.1	En framtidsrettet utvikling av de store lufthavnene	66	6.2.1	Ny ordning for særskilt prioriterte prosjekt	86
4.4.2	En framtidsrettet utvikling av de nasjonale, regionale og lokale lufthavnene	66	6.2.2	Effektivisering gjennom samordning	87
4.4.2.1	Finnmark og Troms	66	6.2.3	Kompetanse og ressursbehov i jernbanesektoren	87
4.4.2.2	Lofoten og Vesterålen	67	6.3	Effektivisering av planprosessen ..	88
4.4.2.3	Bodø	67	6.3.1	Forslag til tiltak på kort sikt	89
4.4.2.4	Helgeland	67	6.3.1.1	Samordning og tidlig involvering ..	89
4.4.2.5	Nord-Trøndelag	67	6.3.1.2	Tidsfrister i planprosessen etter PBL	90
4.4.2.6	Vestlandet	67	6.3.1.3	Forholdet mellom KVV/KS1 og planlegging etter PBL	90
4.4.2.7	Fagernes	68	6.3.1.4	Vurderingskriterier for mer aktiv bruk av statlig plan og statlig planprogram	91
4.4.2.8	Sørlandet	68	6.4	Brukerfinansiering	91
4.4.3	Restrukturering av Luftforsvaret og konsekvenser for sivil luftfart ..	68	6.4.1	Bompenger	92
4.4.4	Lufthavnene utenfor Avinor	68	6.4.1.1	Bruk av bompenger	92
4.5	Langsiktig strategi for sjøtransport	68	6.4.1.2	Sammenheng mellom betaling og nytte	93
4.5.1	Strategier for sjøtransporten	69	6.4.1.3	Utfordringer	94
4.5.1.1	Farleden	69	6.4.1.4	Mer effektiv bompengeneinnkreving og økt brukervennlighet	95
4.5.1.2	Havnestruktur	69	6.4.2	Mulige alternative kilder til finansiering av jernbaneutbygging	97
4.5.1.3	Nærskipsfartsstrategi	69	6.4.3	Kjørevegsavgift på jernbane	97
4.5.1.4	Fiskerihavner	69	6.4.4	Finansiering av lufthavnstrukturen	98
4.5.2	Sikkerhet og framkommelighet ...	69	6.4.5	Sjøtransport – brukerbetaling og avgifter	98
4.5.2.1	Farledsgjennomgang	69	6.5	Effektivisering i transportetatene og Avinor	99
4.5.2.2	Lostjenesten	69	6.5.1	Organisering og forvaltning av transportsektoren	101
4.5.2.3	Meldings- og informasjons-tjenester	69	6.6	Statlig kjøp av persontransport-tjenester	101
4.5.2.4	Økt bruk av ITS i sjøtransporten ..	70			
4.5.3	Hovedprioriteringer i planperioden – styrking av sjøtransporten	70			
5	Målene for transportpolitikken	71			
5.1	Målstrukturen i planperioden	71			
5.2	Samfunnsøkonomiske virkninger	73			
5.3	Måloppnåelse	74			

6.6.1	Statens kjøp av regionale flyrute-tjenester	102	7.4.2	Flysikring, flygeinformasjons-tjenesten, kartdata og luftfarts-informasjon	118
6.6.2	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes ...	102	7.4.3	Investeringer	118
6.6.3	Kjøp av persontransporttjenester med tog	103	7.4.4	Tilskudd til lufthavner utenfor Avinor	119
7	Økonomiske ressurser	105	7.5	Hovedprioriteringer sjø	119
7.1	Hovedprioriteringer innenfor de økonomiske rammene	106	7.5.1	Navigasjonsinfrastruktur	120
7.1.1	Anleggsmarkedet i Norge	108	7.5.1.1	VTS (sjøtrafikksentraler)	121
7.2	Hovedprioriteringer veg	109	7.5.1.2	Transportplanlegging og kystforvaltning	121
7.2.1	Drift og vedlikehold på veg	109	7.5.1.3	Virkemidler for godsoverføring	121
7.2.2	Vegtilsyn	110	7.5.1.4	Fiskerihavner og tilskudd til kommunale fiskerihavneanlegg ...	121
7.2.3	Vederlag til OPS-prosjekt	111	7.5.1.5	Farleder	122
7.2.4	Investeringer på veg	111	7.5.1.6	Fartøy	122
7.2.4.1	Store prosjekt	111	8	Regional utvikling og mobilitet i og mellom distriktene	123
7.2.4.2	Helhetlige bymiljøavtaler	112	8.1	Behovet for en differensiert transportpolitikk	123
7.2.4.3	Utbedringstiltak	112	8.2	Regional utvikling og transport-systemet	125
7.2.4.4	Tiltak for gående og syklende	112	8.2.1	Kopling av arbeidsmarkeder	125
7.2.4.5	Trafikksikkerhetstiltak	112	8.2.2	Transportpolitiske virkemidler som bidrar til regional utvikling ...	125
7.2.4.6	Miljø- og servicetiltak	112	8.2.2.1	Veg, ferje, båt og bane	125
7.2.4.7	Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	113	8.2.2.2	To tiltak som påvirker geografien: IC-utbygging og E39	126
7.2.4.8	Fornyng – tiltak for å ta igjen forfall	113	8.2.2.3	Kollektivtransport i distriktene	127
7.2.4.9	Planlegging og grunnerverv	113	8.2.2.4	Fiskerihavner	129
7.2.4.10	Ikke rutefordelte midler	113	8.2.2.5	Luftfart	132
7.2.5	Skredsikring på riks- og fylkesveg	113	8.2.2.6	Reiseliv	132
7.2.6	E16 over Filefjell og E6 vest for Alta	114	8.3	Nordområdene	134
7.2.7	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	114	8.3.1	Utviklingstrekk og transportbehov	134
7.2.8	Kjøp av riksvegferjetjenester	114	8.3.2	Hovedgrep i planperioden	135
7.2.9	Styrking av rammetilskuddet til fylkene som kan benyttes til å ruste opp fylkesvegnettet	115	8.3.3	Utvikling av Ofotbanen	135
7.3	Hovedprioriteringer jernbane	115	8.3.4	BarentsWatch	135
7.3.1	Drift og vedlikehold på jernbanen	116	8.3.5	Oppgradering av havneinfrastrukturen på Svalbard	136
7.3.1.1	Drift og vedlikehold (inkludert fornyng)	116	8.3.6	Regioner i nord	136
7.3.2	Investeringer i jernbanen	117	9	Byområdene – styrket innsats for kollektivtransport, syklistere og fotgjengere	140
7.3.2.1	Store prosjekt	117	9.1	Hovedutfordringer	141
7.3.2.2	Kapasitet	117	9.2	Utviklingen i transportetterspørselen i byområdene hittil	141
7.3.2.3	Sikkerhet og miljø	117	9.3	Mål for den nasjonale transportpolitikken i byområdene	142
7.3.2.4	Stasjoner og knutepunkt	118	9.4	Flere skal reise kollektivt, sykle og gå	143
7.3.2.5	Bedre togtilbud i Østlandsområdet	118			
7.3.2.6	Oslo-prosjektet	118			
7.3.2.7	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	118			
7.4	Hovedprioriteringer luftfart	118			
7.4.1	Drift og vedlikehold	118			

9.5	Helhetlig bytransportpolitikk – mer målrettet samarbeid i byområdene gjennom helhetlige bymiljøavtaler og strategi for kollektivtransport	144	9.11.4	Status, utfordringer og tiltak i Stavangerregionen	172
9.5.1	Nye helhetlige bymiljøavtaler gir samordnet virkemiddelbruk	145	10	Framkommelighet og konkurranseskraft – strategi for en effektiv godstransport	176
9.5.1.1	Fra bypakker til helhetlige bymiljøavtaler	145	10.1	Hovedutfordringer	177
9.5.1.2	Strukturen i helhetlige bymiljøavtaler	146	10.2	Næringslivets behov for persontransport	177
9.5.2	Belønningsordningen styrkes	149	10.3	Regjeringens godsstrategi	179
9.5.2.1	Forholdet mellom Belønnings- ordningen og helhetlige bymiljø- avtaler	150	10.3.1	Overføring av gods fra veg til sjø og bane	179
9.5.3	Dokumentasjon av resultater – indikatorer	150	10.3.2	Integrerte logistikknutepunkt	180
9.5.4	Samordning av lokalt togtilbud og øvrig kollektivtransport	151	10.4	Godstransport på veg	181
9.5.5	Utvikling av knutepunkt	152	10.4.1	Flere raste- og hvileplasser	182
9.5.6	Handlingsplan for kollektiv- transport	152	10.5	Mer gods på jernbane – økt kapasitet og driftssikkerhet	182
9.5.7	Nye betalingsformer og bedre nasjonal reiseplanlegging gjør det enklere å reise kollektivt	153	10.5.1	Regjeringens godsstrategi for jernbane	183
9.6	Regjeringens sykkelstrategi	153	10.5.1.1	Økt driftsstabilitet – bedre punktlighet og regularitet	183
9.6.1	Forholdene for syklistene skal bedres	153	10.5.1.2	Økt strekningskapasitet	183
9.6.2	Fortsette med samordnet sykkelsatsing	155	10.5.1.3	Økt terminalkapasitet	184
9.7	Det skal bli enklere og tryggere å være fotgjenger	155	10.5.1.4	Effektiv og konkurransenøytral terminaldrift	185
9.8	Tilrettelegging for godstransport i byene	156	10.6	Mer godstransport på sjø	186
9.9	Restriktive tiltak er ofte nødvendig for å endre reise- vanene	157	10.6.1	Tiltak for å styrke nærskips- farten	186
9.9.1	Køprising	157	10.6.1.1	Tiltak som stimulerer til bruk av nærskipsfart	187
9.9.2	Bruk av bompengefinansiering i byområder	157	10.6.1.2	Tilskuddsordning for investeringer i utpekte havner	187
9.9.3	Ett felles regelverk for trafikant- betaling i by	158	10.6.1.3	Tilskuddsordning for havne- samarbeid og gods- konsentrasjon	188
9.9.4	Parkeringsrestriksjoner	158	10.6.1.4	Forskning og utredning om godstransport på sjø	189
9.10	Investeringer i veg- og jernbane- infrastruktur i byområdene	158	10.6.1.5	Vegtilknytning til havn	189
9.11	Status, utfordringer og tiltak i de fire største byområdene	159	10.6.1.6	En effektiv og moderne los- tjeneste	189
9.11.1	Status, utfordringer og tiltak i Oslo-området	159	10.6.1.7	Investering i maritim infrastruktur, sikkerhet og fram- kommelighet	190
9.11.1.1	Oslopakke 3	159	10.6.1.8	Videreføring av Norsk senter for nærskipsfart	190
9.11.2	Status, utfordringer og tiltak i Bergensområdet	167	10.7	Godstransport med fly	190
9.11.3	Status, utfordringer og tiltak i Trondheimsområdet	170	10.8	ITS – ny teknologi skal bidra til å nå transportpolitiske mål	191
			10.8.1	Veg	192
			10.8.2	Jernbane	192
			10.8.3	Sjøtransport	192
			10.8.4	Luffart	192
			10.8.5	Kollektivtrafikk	193

11	Transportsikkerhet	194	12.2	Prinsipper i miljøpolitikken	209
11.1	Hovedutfordringer for økt transportsikkerhet	195	12.3	Klima	209
11.2	Reduksjon av antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken	195	12.3.1	Regjeringens mål for planperioden 2014–2023	210
11.2.1	Ulykketyper	195	12.3.2	Klimavirkemidler	211
11.2.2	Ulykkesutsatte grupper og risikoatferd	196	12.3.2.1	Transportmiddelfordeling og utslippstall	211
11.2.3	Halvering av antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken	196	12.3.2.2	Transportmiddel og drivstoff med lavere klimagassutslipp	214
11.2.4	Satsingsområder i planperioden ..	197	12.3.3	Transnova	215
11.2.4.1	Sikre et fortsatt høyt nivå i føreropplæringen	198	12.3.4	Energifondets betydning for transportsektoren	216
11.2.4.2	Arbeide videre for å øke overholdelse av fartsgrenser, fremme økt og riktig bruk av bilbelte og forhindre ruspåvirket kjøring	198	12.3.5	Klimagassvirkninger av tiltakene i NTP	216
11.2.4.3	Intensivere arbeidet med å sikre vegnettet og bedre trafikkmiljøet for syklende, gående og kollektivreisende	199	12.4	Ren luft og støy	217
11.2.4.4	Intensivere og målrette kontrollvirksomheten	200	12.4.1	Svevestøv og NO ₂	217
11.2.4.5	Tilrettelegge for økt bruk av teknologi som bidrar til trafikksikkerhet	200	12.4.2	NO _x	218
11.2.4.6	Videreføre utviklingen av tiltak for høyrisikogrupper i trafikken	201	12.4.3	Støy	218
11.2.4.7	Videreutvikle kunnskapsgrunnlaget innen trafikksikkerhet	201	12.5	Dyrket jord	220
11.2.4.8	Forebygge ulykker med barn og unge	201	12.6	Naturmangfold	221
11.3	Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbanetransport, sjøtransport og luftfart	202	12.7	Miljøhensyn i drift og vedlikehold	221
11.3.1	Jernbanetransport	202	12.8	Kulturminner	222
11.3.1.1	Vektlegge risikovurderinger ved prioritering av tiltak	202	12.9	Arkitektur	223
11.3.1.2	Øke sikkerhetsnivået gjennom en offensiv satsing på investeringer	202	13	Universell utforming – alle skal med	224
11.3.1.3	Tilrettelegge for en risikobasert sikkerhetsstyring for jernbanevirksomhetene	203	13.1	Utfordringer	225
11.3.1.4	Prioritere aktiv deltakelse ved utvikling av EØS-regelverket	203	13.2	Mål om universell utforming	225
11.3.2	Sjøtransport	203	13.3	Veg	225
11.3.2.1	Ulykkesbildet	204	13.3.1	Tilskudd til tilgjengelighetstiltak innenfor kommunenes og fylkeskommunenes ansvarsområde	227
11.3.2.2	Satsingsområder i perioden	204	13.4	Jernbane	228
11.3.3	Luftfart	205	13.5	Luftfart	228
12	Miljø	207	13.6	Sjøtransport	230
12.1	Hovedutfordringer	208	13.7	Informasjon	230
			14	Samfunnssikkerhet og beredskap	232
			14.1	Hovedutfordringer	233
			14.2	22. juli-kommisjonen	233
			14.3	Hovedinnretningen	233
			14.3.1	Prinsipper for samfunnsikkerhet og beredskap	233
			14.4	Krisescenarier og risikobildet	234
			14.5	Hovedmål og satsingsområder	234
			14.6	Fylkeskommunen	235
			14.7	Klimaendringer og naturkatastrofer	235
			14.8	Terror og andre tilsiktede hendelser	237
			14.9	Opprettholde god beredskap mot akutt forurensning fra sjøtransport	238

15	Investeringsprogrammet for transportnettet – prioriteringer i korridorene	239	15.3.3.3	Flaskehalsler og utfordringer i korridoren	266
15.1	Transportkorridorene	240	15.3.3.4	Gjennomførte KVV/KS1 i korridoren	267
15.1.1	Nasjonale transportkorridorer	240	15.3.3.5	Hovedprioriteringer og virkninger	267
15.1.2	Norges utenlandsforbindelser	240	15.3.3.6	Riksveginvesteringer i korridoren	268
15.1.2.1	Grensekryssende transport – Norges deltakelse i internasjonale samarbeidsstrukturer	241	15.3.3.7	Jernbaneinvesteringer i korridoren	276
15.2	Prioriteringer i korridorene – samlet oversikt	242	15.3.3.8	Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren	278
15.2.1	Investeringer i luftfartssektoren ...	244	15.3.3.9	Investeringer i infrastruktur for sjøtransport i korridoren	278
15.2.2	Store investeringsprosjekt	245	15.3.4	Korridor 4: Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim	279
15.3	Korridorene – transportutvikling, utfordringer og investeringer	247	15.3.4.1	Korridorens rolle og betydning i transportsystemet	279
15.3.1	Korridor 1: Oslo – Svinesund/ Kornsjø	247	15.3.4.2	Transportvolum og transportmiddelfordeling	279
15.3.1.1	Korridorens rolle og betydning i transportsystemet	247	15.3.4.3	Flaskehalsler og utfordringer i korridoren	280
15.3.1.2	Transportvolum og transportmiddelfordeling	247	15.3.4.4	Gjennomførte KVV/KS1 i korridoren	281
15.3.1.3	Flaskehalsler og utfordringer i korridoren	249	15.3.4.5	Hovedprioriteringer og virkninger	281
15.3.1.4	Gjennomførte KVV/KS1 i korridoren	254	15.3.4.6	Riksveginvesteringer i korridoren	281
15.3.1.5	Hovedprioriteringer og virkninger	254	15.3.4.7	Investeringer i infrastruktur for lufttransport i korridoren	286
15.3.1.6	Riksveginvesteringer i korridoren	255	15.3.4.8	Investeringer i infrastruktur for sjøtransport i korridoren	287
15.3.1.7	Jernbaneinvesteringer i korridoren	255	15.3.5	Korridor 5: Oslo – Bergen/ Haugesund med arm via Sogn til Florø	290
15.3.1.8	Investeringer i infrastruktur for sjøtransport i korridoren	260	15.3.5.1	Korridorens rolle og betydning i transportsystemet	290
15.3.2	Korridor 2: Oslo – Ørje/Magnor ..	260	15.3.5.2	Transportvolum og transportmiddelfordeling	290
15.3.2.1	Korridorens rolle og betydning i transportsystemet	260	15.3.5.3	Flaskehalsler og utfordringer i korridoren	291
15.3.2.2	Transportvolum og transportmiddelfordeling	260	15.3.5.4	Gjennomførte KVV/KS1 i korridoren	291
15.3.2.3	Flaskehalsler og utfordringer i korridoren	260	15.3.5.5	Hovedprioriteringer og virkninger	291
15.3.2.4	Gjennomførte KVV/KS1 i korridoren	261	15.3.5.6	Riksveginvesteringer i korridoren	292
15.3.2.5	Hovedprioriteringer og virkninger	261	15.3.5.7	Jernbaneinvesteringer i korridoren	296
15.3.2.6	Riksveginvesteringer i korridoren	261	15.3.6	Korridor 6: Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund	298
15.3.2.7	Jernbaneinvesteringer i korridoren	265	15.3.6.1	Korridorens rolle og betydning i transportsystemet	298
15.3.3	Korridor 3: Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger	266			
15.3.3.1	Korridorens rolle og betydning i transportsystemet	266			
15.3.3.2	Transportvolum og transportmiddelfordeling	266			

15.3.6.2	Transportvolum og transport- middelfordeling	300	15.3.7.7	Jernbaneinvesteringer i korridoren	314
15.3.6.3	Flaskehalsler og utfordringer i korridoren	300	15.3.7.8	Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren	315
15.3.6.4	Gjennomførte KVU/KS1 i korridoren	300	15.3.7.9	Investeringer i infrastruktur for sjøtransport i korridoren	315
15.3.6.5	Hovedprioriteringer og virkninger	301	15.3.8	Korridor 8: Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland	316
15.3.6.6	Riksveginvesteringer i korridoren	301	15.3.8.1	Korridorens rolle og betydning i transportsystemet	316
15.3.6.7	Jernbaneinvesteringer i korridoren	305	15.3.8.2	Transportvolum og transport- middelfordeling	318
15.3.6.8	Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren	308	15.3.8.3	Flaskehalsler og utfordringer i korridoren	318
15.3.7	Korridor 7: Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen	308	15.3.8.4	Gjennomførte KVU/KS1 i korridoren	318
15.3.7.1	Korridorens rolle og betydning i transportsystemet	308	15.3.8.5	Hovedprioriteringer og virkninger	319
15.3.7.2	Transportvolum og transport- middelfordeling	310	15.3.8.6	Riksveginvesteringer i korridoren	319
15.3.7.3	Flaskehalsler og utfordringer i korridoren	310	15.3.8.7	Jernbaneinvesteringer i korridoren	321
15.3.7.4	Gjennomførte KVU/KS1 i korridoren	310	15.3.8.8	Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren	322
15.3.7.5	Hovedprioriteringer og virkninger	310	15.3.8.9	Investeringer i infrastruktur for sjøtransport i korridoren	322
15.3.7.6	Riksveginvesteringer i korridoren	311			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Meld. St. 26

(2012–2013)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2014–2023

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 12. april 2013,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning og sammendrag – et moderne transportsystem gjennom økte ressurser og effektivisering



Figur 1.1 Veg og jernbane inn mot Oslo.

Foto: Olav Heggø

1.1 Innledning

Regjeringen vil utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og sikrere. Dette vil bidra til å styrke næringslivets konkurransekraft, bedre bymiljø og regional utvikling. En robust infrastruktur med god standard vil også bedre trafikk-sikkerheten og gjøre at transportsystemet i størst mulig grad kan benyttes av alle. Videre vil regjeringen utvikle transportsystemet slik at de miljøskadelige virkningene av transport blir begrenset og bidrar til at Norge omstilles til et lavutslipps-samfunn. Oppfølgingen av Klimaforliket har vært sentralt i arbeidet med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014–2023.

Regjeringen tar utgangspunkt i en langsiktig strategi for hvordan transportsystemet bør utvikles, jf. kapittel 4. Den langsiktige strategien bygger på at de enkelte transportformenes fortrinn skal utnyttes og samspillet mellom dem styrkes, slik at det legges til rette for effektiv ressursbruk. Transportformene er kjennetegnet ved at:

- Vegsystemet binder landet sammen og er utgangspunktet for de fleste transporter.
- Jernbanetransport er miljøvennlig og effektivt i områder med store transportstrømmer.
- Flytransport er en sikker og effektiv transportform for både lange og mellomlange reiser, og en desentralisert lufthavnstruktur gir god tilgang til flytransport i hele landet.
- Sjøtransport er mest gunstig for transport av store godsmengder på lange strekninger.

I tråd med dette legger regjeringen til grunn en differensiert transportpolitikk, der det er tatt hensyn til at de ulike transportformene har ulike egenskaper og at det er forskjellige transportbehov i ulike deler av landet. Hovedutfordringen i spredtbygde områder er å tilby gode og pålitelige transportløsninger, mens utfordringen i de store byområdene er knyttet til å sikre tilstrekkelig framkommelighet og bidra til et bedre bymiljø. Regjeringens hovedgrep er å prioritere tiltak for bedre kapasitet og et mer robust vegnett i distriktene, mens det i og omkring byområdene er lagt mest vekt på å utvikle et effektivt kollektivtilbud og økt tilrettelegging for syklist og fotgjenger.

Regjeringen har som ambisjon å binde Vestlandet sammen gjennom en opprustet og ferjefri E39 og legger i denne meldingen opp til oppstart av en rekke prosjekt langs E39 og til planlegging av andre. Samlet satsing på E39 i denne Nasjonal transportplan er om lag 42 mrd. kr, av dette utgjør bompenger 20 mrd. kr. Det statlige bidraget er 22

mrd. kr. Regjeringen legger i utgangspunktet til grunn at videre planlegging skal ta sikte på ferdigstilling i løpet av en tjueårsperiode. Regjeringen vil ved senere rullinger av Nasjonal transportplan komme tilbake til hvordan ambisjonen skal følges videre opp.

Utover satsingen på E39 vil Sør-Norge få en kraftig oppgradering av flere strekninger på hovedfartsårene E6, E16, E18 og E134. I løpet av perioden vil det på E18, fra svenskegrensen til Kristiansand, bli firefelts veg mellom Oslo og Langangen i Telemark, mens det gjøres betydelige arbeider på lange strekninger sør for Langangen.

Regjeringen prioriterer utbyggingen av Inter-City-strekningene høyt. Det legges opp til en utbygging som vil gi gradvise tilbudsforbedringer for de reisende. Innen utgangen av 2024 vil det være sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg, Seut/Fredrikstad og Hamar. Innen utgangen av 2026 vil dobbeltsporet bli utvidet til Sarpsborg og det vil bli bygget ut kapasitet for godstrafikken på Dovre- og Østfoldbanen. Regjeringen legger i utgangspunktet til grunn at videre planlegging skal ta sikte på ferdigstilling i 2030. Det legges opp til anleggsstart for Oslo-Ski (Follobanen) i starten av planperioden. Follobanen vil, når strekningen står ferdig, gi en betydelig forbedring av togtilbudet for reisende med lokal- og IC-tog.

E6 gjennom Sør- og Nord-Trøndelag får en kraftig opprusting. Videre prioriterer regjeringen å modernisere og elektrifisere Trønderbanen og Meråkerbanen i perioden. Elektrifisering, bygging av dobbeltspor på strekningen Hell-Værnes og øvrige moderniseringstiltak, vil gi et langt bedre togtilbud enn i dag.

I tiårsperioden summerer samlet satsing på veg og jernbane i de tre nordligste fylkene seg til 26,6 mrd. kr. Av dette utgjør bompenger 4 mrd. kr. De sammenhengende tiltakene på E6 i Helgeland gir god vegstandard sør for Saltfjellet. Regjeringens satsing på E10 bedrer vegforbindelsen for både Vesterålen og Lofoten. I Nordland og Troms gjøres utbedringer på viktige fjelloverganger. Med ferdigstillingen av E6 vest for Alta vil E6 stort sett ha god standard i Finnmark og ny Tana bru fjerner en betydelig flaskehals for trafikken i Øst-Finnmark. Utbygging av E105 bedrer forbindelsen mellom Kirkenes og Russland. På jernbanen settes det av midler til kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen. I tillegg prioriteres utbygging av kryssingsspor samt fullføring av fjernstyring på hele Nordlandsbanen.

I lys av de store transportutfordringene i de nærmeste tiår, særlig i byområdene, og regjeringens sterke prioritering av jernbanen i disse

områdene, legges det ikke opp til å bygge egne høyhastighetsjernbaner i Norge i kommende planperiode. Traséene for ny infrastruktur på IC-strekningene vil imidlertid bli tilrettelagt for 250 km/t på de strekningene der det ikke innebærer vesentlige merkostnader sammenliknet med en hastighet på 200 km/t og kan dermed inngå i et eventuelt framtidig høyhastighetsnett. Tiltakene som gjennomføres i planperioden og ambisjonene fram til 2030, vil redusere reisetiden på dagens fjerntogstrekninger til dels betydelig. Dette gjelder i første rekke Dovrebanen, Østfoldbanen og Ringeriksbanen. I et noe lengre perspektiv vil ambisjonene for utvikling av de lange strekningene kunne utvikles videre.

Regjeringen vil føre en offensiv sjøtransportpolitikk. Innenfor rammen av en nærskipfartsstrategi settes det av 3 mrd. kr i planperioden til tiltak rettet mot havner og til utforming av virkemidler for å styrke nærskipfarten. I tillegg prioriterer regjeringen farledstiltak og tiltak for å styrke den maritime trafikkovervåkingen. Et viktig prosjekt for sjøtransporten er Stad skipstunnel, et farledsprosjekt som vil redusere ulykkesrisikoen og bedre framkommeligheten langs kysten. Prosjektet vil kunne startes opp i siste seksårsperiode.

Utviklingen av et moderne transportsystem krever en betydelig ressursinnsats. Regjeringen ser et potensial for å effektivisere planprosessen, bompengerevisjonen og etatene, jf. kapittel 6 og 7 om effektivisering og økonomiske ressurser. Regjeringen vil også sikre forutsigbar finansiering og rasjonell gjennomføring av store infrastrukturprosjekt ved å etablere en ordning for særskilt prioriterte prosjekt.

Det har siden Nasjonal transportplan 2010–2019 vært gjennomført en omlegging av merverdiavgiftsordningen på veg. Mens det tidligere var delvis fritak beregnes det nå full merverdiavgift (mva.) jf. kapittel 7.1.

Regjeringen legger til grunn en statlig planramme til veg, jernbane og sjøtransport på 453,1 mrd. kr ekskl. kompensasjon for mva. I tillegg er det satt av 9,2 mrd. kr til Belønningsordningen, slik at samlet statlig ramme er 462,3 mrd. kr i planperioden. Dette gir en samlet økning på om lag 150 mrd. kr, eller om lag 50 pst. sammenliknet med en videreføring av nivået i 2013. Inklusiv kompensasjon for mva. er samlet planramme 508 mrd. kr, som er om lag 167 mrd. kr høyere enn en videreføring av nivået i 2013. I tillegg er det lagt til grunn om lag 98 mrd. kr i bompenger. Samlet sett utgjør dette 606 mrd. kr i tiårsperioden.

Staten kjøper også transporttjenester for å sikre et transportsystem som har høyere fre-

kvens, er tryggere, rimeligere og bedre enn det som kan oppnås gjennom ren kommersiell drift. Det er i statsbudsjettet for 2013 bevilget om lag 4,9 mrd. kr til statlig kjøp av transporttjenester.

Fylkeskommunene og kommunene har ansvaret for lokal kollektivtransport (unntatt jernbane) og investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet og det kommunale vegnettet, og bruker betydelige midler for å ivareta dette ansvaret.

Luftfartens infrastruktur har i hovedsak vært selvfinansierende og omfattes ikke av de økonomiske rammene i denne stortingsmeldingen. Det overordnede ansvaret for luftfartsinfrastrukturen ligger likevel hos regjeringen gjennom det statlige eierskapet i Avinor AS. En stortingsmelding om virksomheten i Avinor er under utarbeiding, og regjeringen vil der komme tilbake med nærmere avklaringer av Avinors rammebetingelser.

Nasjonal transportplan 2014–2023 er den fjerde i rekken i det plansystemet som ble etablert gjennom St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011. Det ligger en omfattende og inkluderende prosess bak utarbeidelsen av meldingen. Departementer, etater, fylkeskommuner, storbykommuner, næringsliv og organisasjoner har deltatt i prosessen. De statlige transportetatene (Jernbaneverket, Statens vegvesen og Kystverket) og Avinor har vært hovedaktører i forberedelsene av Nasjonal transportplan.

Transportetatene og Avinor la i februar 2012 fram sitt felles grunnlagsmateriale for Nasjonal transportplan 2014–2023. Dette planforslaget ble lagt fram for fylkeskommunene og storbykommunene til uttalelse. I tillegg har andre myndigheter, transportbrukere, organisasjoner innenfor bytransport, miljøvern, transportsikkerhet m.m. uttalt seg om planforslaget. Høringsuttalelsene fra fylkeskommuner og de største byene er særlig vektlagt i arbeidet med stortingsmeldingen.

1.2 Vi ruster oss for fremtiden – økt satsing på samferdsel

1.2.1 Vi har oppnådd mye

Transportpolitikken er innrettet etter mål knyttet til framkommelighet og regional utvikling, transportsikkerhet, miljø og universell utforming. Den kraftige satsingen som regjeringen la opp til i Nasjonal transportplan 2010–2019 har gitt god måloppnåelse i form av:

- Reisetidsreduksjoner på riksvegnettet.
- Økt punktlighet og regularitet for gods- og persontog.

- Styrket framkommelighet for lokal kollektivtransport, syklende og gående.
- Bedre trafikksikkerhet på veg.
- Bedre sikkerhet til sjøs og tilrettelegging for at havnene kan utvikle seg til intermodale knutepunkt.
- Et mer universelt utformet og tilgjengelig transportsystem.

Årlige klimagassutslipp fra transportsektoren har vært tilnærmet stabile siden 2007 selv om transportvolumet har økt. Dette skyldes bl.a. avgiftspolitik, ulike tekniske endringer/tiltak, kollektivtiltak og omsetningskrav for biodrivstoff.

1.2.2 Fremdeles store utfordringer

Globalisering, inntektsvekst og kraftig befolkningsvekst gjør det helt nødvendig å øke kapasiteten og kvaliteten i transportsystemet. Samtidig må transportsektoren, særlig i byområdene, utvikles i en mer miljøvennlig retning for å begrense klimagassutslipp og andre miljøskadelige virkninger.

For å håndtere avviket mellom det sterkt økende transportbehovet i årene som kommer og den standarden vi har på infrastrukturen, vil regjeringen føre en offensiv transportpolitikk. Befolkningsveksten krever betydelig økt kapasitet i transportsystemet. Tilrettelegging for miljøvennlig transport og arealplanlegging som reduserer transportbehovet er nødvendig for å oppfylle viktige deler av Klimaforliket; slik som målet om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. Dette for å bidra til at Norge omstilles til et lavutslippssamfunn. Samtidig skal det legges til rette for å overføre godstransport fra veg til sjø og bane.

Regjeringen har lagt særlig vekt på følgende forhold:

- Ifølge SSB (mellomalternativet) vil det være 6 mill. innbyggere i Norge i 2029. Fram mot 2040 vil folketallet vokse i alle landets fylker, og veksten ventes å bli sterkest i Oslo, Akershus og Rogaland. Befolkningen i Oslo vil øke fra 613 000 innbyggere i 2012 til 832 000 i 2040.
- Av hensyn til framkommelighet, klima, lokalt miljø og arealknapphet er det nødvendig å øke jernbanens kapasitet, slik at denne kan ta sin del av oppgaven med å håndtere transportetterspørselen rundt de største byene.
- Et godt utbygget vegnett er avgjørende for store deler av næringslivets transporter og for å legge til rette for livskraftige regioner der folk kan bo og arbeide. Statens vegvesens stam-

nettutredning viser at det er behov for store utbygginger for å gi hovedkorridorene god standard.

- Et godt flyrutetilbud har stor betydning for bosetting, sysselsetting og næringsutvikling i både distrikts-Norge og i sentrale strøk.
- De siste års erfaringer viser at det er spesielt store utfordringer knyttet til drift- og vedlikehold av infrastrukturen. Prioriteringer har gitt vesentlig bedre samsvar mellom bevilgninger og behov. Nye beregninger viser imidlertid at det fortsatt er stort behov for ressurser til å ta igjen etterslepet på vegnettet og tilhørende oppgraderinger.
- Det ventes en vekst i godstransporten på 35–40 pst., målt i tonnkm fram til 2040. Transportsystemet må ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere denne veksten, samtidig som det legges til rette for at mer gods transporteres på sjø og bane.
- Tilstanden på fylkesvegnettet er mange steder dårlig.
- I de største byområdene må kollektivtransporten styrkes i det omfanget som er nødvendig for at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange.

1.2.3 Hovedprioriteringer

Regjeringen har økt innsatsen både til drift og vedlikehold og utbygging av transportinfrastruktur betydelig over flere år, jf. at den økonomiske planrammen i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 var om lag 100 mrd. 2009-kr høyere enn planen for perioden 2006–2015.

Gjennom denne meldingen vil regjeringen ytterligere øke satsingen for å bedre transportsystemet. Regjeringen legger opp til en økning på om lag 167 mrd. kr (inkl. kompensasjon for mva.) i planperioden sammenliknet med en videreføring av nivået i saldert budsjett 2013, som gir en planramme på 508 mrd. kr. I tillegg er det lagt lagt til grunn om lag 98 mrd. kr i bompenger. Samlet sett utgjør dette 606 mrd. kr i tiårsperioden. Rammefordelingen er vist i tabell 1.1.

Regjeringen vil fase inn de økte bevilgningene gradvis i perioden. Ressursbruken vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget innenfor de rammer som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi for øvrig. Regjeringen legger i utgangspunktet opp til at 41,4 mrd. kr (inkl. kompensasjon for mva.) av økningen fra saldert budsjett 2013 kommer i første fireårsperiode. Denne økningen fordeles med 23,7 mrd. kr til veg,

Tabell 1.1 Rammefordeling statlige midler. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2013-kr.

	NTP 2010–2013 inkl. komp. mva. ¹	Saldert budsjett 2013 inkl. komp. mva.	NTP 2014–2023 inkl. komp. mva.
Vegformål ²	19 148	20 936	31 155
Jernbaneverket	9 872	11 275	16 781
Kystverket	1 108	1 251	1 940
Sum	30 128	33 462	49 876
Belønningsordningen		673	923
Sum statlige midler	30 128	34 135	50 799
Annen finansiering (anslag)	7 056	9 525	9 800

¹ Beløpet til vegformål er beregnet ved å ta utgangspunkt i gjennomsnittlig årlig ramme til vegformål i Nasjonal transportplan 2010–2013, jf. også Prop. 1 S (2012–2013), s. 48. Mva.-kompensasjonen for bompenger er beregnet ved å ta utgangspunkt i gjennomsnittlig bompengenivå i de fire samme årene. Dette beløpet – 1 122 mill. kr – inngår i beløpet til vegformål.

² Post 35 Bjørvika er holdt utenfor, jf. at posten heller ikke inngår i rammene i Nasjonal transportplan 2010–2019.

16,1 mrd. kr til jernbane og 1,6 mrd. kr til sjøtransport. I tillegg vil Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene øke med 1 mrd. kr i fireårsperioden.

Luftfartens infrastruktur har i hovedsak vært selvfinansierende og inngår ikke i de økonomiske rammene for Nasjonal transportplan.

Regjeringen prioriterer å:

- Øke satsingen på fornying, drift og vedlikehold for å øke påliteligheten og driftssikkerheten. Veksten i forfallet på vegnettet vil stoppe tidlig i planperioden, og i løpet av planperioden blir forfallet redusert. Det forventes økt driftsstabilitet på jernbanen i løpet av planperioden.
- Styrke satsingen betydelig til store prosjekt på riksvegnettet i forhold til saldert budsjett 2013, og legger til grunn en årlig gjennomsnittlig ramme på om lag 9,6 mrd. kr i perioden 2014–2023. I tillegg er det til store prosjekt lagt til grunn om lag 85 mrd. kr i bompenger i planperioden. Regjeringen legger størst vekt på å bygge ut E6, E10, E16, E18, E39 og E134. Dette vil i betydelig grad bidra til at lengre sammenhengende strekninger får god standard.
- Øke det gjennomsnittlige investeringsnivået til jernbanen med mer enn 50 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2013, fra 6,1 til 9,2 mrd. kr per år. Innenfor investeringsrammen legges det opp til om lag en dobling av satsingen på store prosjekt. Dette vil gjøre det mulig å bygge ut og modernisere jernbanen på det sentrale Østlandet, i Bergensregionen og i Trøndelag. I tillegg prioriteres kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen høyt i planperioden.
- Til forhandlinger om helhetlige bymiljøavtaler og Belønningsordningen settes det av 26,1 mrd.

kr inkl. kompensasjon for mva. (22,7 mrd. kr ekskl. kompensasjon for mva.) i tiårsperioden. Dette skal bidra til å nå målet i Klimaforliket.

- Styrke fylkeskommunens evne til å ta igjen forfallet på fylkesveger. Fylkeskommunen vil bli tilført 10 mrd. kr til dette i perioden 2014–2023.
- Sette av totalt 16,2 mrd. kr inkl. kompensasjon for mva. (15 mrd. kr ekskl. kompensasjon for mva.) til skredsikring på riks- og fylkesvegnettet i perioden 2014–2023. Dette er viktig for å sikre trygg og pålitelig transport for folk og næringsliv i hele landet.
- Sikre Avinor rammebetingelser som gjør selskapet i stand til å opprettholde og videreutvikle et framtidsrettet og effektivt lufthavnet i hele landet.
- Sette av midler til å utforme og følge opp tiltak for å styrke maritim transport og nærskipfarten. Det prioriteres også midler til drift, vedlikehold og fornying av navigasjonsinfrastrukturen.

1.2.4 Virkninger og måloppnåelse

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.

Målstrukturen i planperioden er presentert i kapittel 5, og ligger til grunn for prioriteringene i meldingen.

Regjeringen har som mål å bedre framkomligheten og redusere avstandskostnadene for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i boset-

tingsmønsteret. Det er beregnet at de store veg- og baneprosjektene gir reduserte transportkostnader på nærmere 223 mrd. kr over prosjektenes levetid. I distriktene er det beregnet sparte transportkostnader på veg på om lag 47 mrd. kr. De bedriftsøkonomiske transportkostnadene for næringslivet som følge av veg- og jernbaneinvesteringene er beregnet til å bli redusert med vel 78 mrd. kr.

Videre er det beregnet at den foreslåtte innsatsen vil føre til at:

- Det oppnås reisetidsgevinster på 15 til 30 minutter på jernbanestrekningene fra Oslo til Skien, Lillehammer og Halden, og på strekningen Trondheim – Steinkjer.
- Reisetiden på strekningene E6/E136 Oslo – Ålesund og E6 Bodø – Tromsø reduseres med rundt 30 minutter. Også strekningene E39 Stavanger – Bergen, E6 Tromsø – Alta og E6 Oslo – Trondheim vil få betydelige reisetidsforbedringer.
- 1 280 km riksveg åpnes for trafikk.
- 400 km to- og trefelts riksveger vil få midtrekkverk. I tillegg kommer møtefri veg pga. ny firefelts veg.
- Om lag 370 km riksveg vil få gul midtlinje.
- Det tilrettelegges i alt 750 km for gående og syklende på riksvegnettet i planperioden, av dette om lag 240 km i byer og tettsteder.

I tillegg vil midlene som settes av i bypotten til bymiljøavtalene gi positive effekter, bl.a. gjennom utbygging av kollektivfelt, tiltak for gående og syklende og tiltak for universell utforming.

Regjeringen har lagt nullvisjonen til grunn for målet om transportsikkerhet. Målet i planperioden er å halvere tallet på hardt skadde og drepte i vegtrafikken. I luftfart, sjøfart og på jernbane er målet at det høye sikkerhetsnivået skal opprettholdes og styrkes i planperioden.

Regjeringen har som overordnet mål for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap innen transportsektoren å forebygge uønskede hendelser og minske følgene av disse hvis de skulle oppstå. For regjeringen vil det i planperioden være viktig å prioritere samfunnssikkerhetstiltak som bidrar til å sikre høy grad av framkomlighet og pålitelighet i transportsystemet, enten det er veg, bane, luft eller sjø.

Regjeringen vil at transportsektoren skal bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål slik de er redegjort for i Klimameldingen, jf. Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk, og i Klimaforliket, jf. Innst. 390 S (2011–2012), herunder bidra til at Norge omstilles til et

lavutslippssamfunn. I planperioden legger regjeringen særlig vekt på å redusere transportsektorens bidrag til klimagassutslipp, lokal luft- og støvforurensning, tap av naturmangfold og inngrep i dyrket jord. Regjeringen vil føre en restriktiv linje for omdisponering av dyrket jord og ta hensyn til naturmangfold gjennom alle planfaser, byggefasen og ved drift og vedlikehold av transportnettet. Eksisterende lovverk og planprosesser åpner også for å benytte kompensasjon som tiltak.

Regjeringen har som mål at transportsystemet skal være universelt utformet. Regjeringen vil bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet, slik at transportsystemet i så stor grad som mulig kan benyttes av alle. Tiltak i planperioden er beregnet å føre til at over 900 holdeplasser på riksvegnettet og i overkant av 100 kollektivknutepunkt vil bli universelt utformet. Videre planlegges det større oppgraderinger, herunder tiltak for økt tilgjengelighet og universell utforming på 40–80 eksisterende jernbanestasjoner.

1.3 Regjeringen følger opp Klimaforliket

Regjeringen har i forbindelse med framleggelsen av Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk (Klimameldingen) lagt føringer for utviklingen av transportsystemet. Klimameldingen ble behandlet og vedtatt i Stortinget 11. juni 2012, jf. Innst. 390 S (2011–2012), «Klimaforliket».

Gjennom tiltakene i denne meldingen vil regjeringen følge opp Klimaforliket på transportområdet.

1.3.1 Veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange

Målet i Klimaforliket er ambisiøst og kan bare nås dersom berørte aktører trekker i samme retning i arbeidet med å tilrettelegge for attraktive, funksjonelle og miljøvennlige byregioner.

For å styrke miljøvennlig transport i byområdene vil regjeringen:

- Innføre nye helhetlige bymiljøavtaler som skal ligge til grunn for utviklingen av transportsystemene i byområdene. Gjennom slike avtaler skal staten, fylkeskommunene og kommunene i felleskap styre utviklingen av transportsystemene i byområdene i retning av målene som er gitt i Klimaforliket.
- Sette av 26,1 mrd. kr inkl. kompensasjon for mva. (22,7 mrd. kr ekskl. kompensasjon for mva.) i planperioden til en ufordelt bypott til

statlige forhandlingsbidrag i bymiljøavtaler og til Belønningsordningen. Dette kommer i tillegg til store investeringer og drift og vedlikehold på statlig ansvarsområde. Det åpnes for at staten også kan bidra til investeringer i lokal kollektivtransportinfrastruktur. I tillegg kan belønningssmidler og bompenger brukes til drift av kollektivtransport i de store byene.

- Sette av 8,2 mrd. kr inkl. kompensasjon for mva. (7 mrd. kr ekskl. kompensasjon for mva.) i planperioden til tilrettelegging for gående og syklende i og utenfor byområdene.
- Utvikle kapasitetssterke transportårer på veg og jernbane som bidrar til effektiv transport til byområder og bedre framkommelighet i byområdene. Kapasiteten for kollektivtransport og næringstransport prioriteres og det legges til rette for syklist og fotgjengere.

1.3.2 Helhetlige bymiljøavtaler – tiltak for mer målrettet samarbeid i byområdene

Klimaforliket innebærer at persontransportveksten i storbyene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. For å følge opp denne målsettingen innføres det en ny måte å organisere transportpolitikken i byområdene på. I dag er det mange aktører som bidrar i bypolitikken, og ansvaret for virkemidlene er spredt mellom forvaltningsnivåene. De nye bymiljøavtalene innebærer en større helhet i bypolitikken ved at staten, fylkeskommunene og kommunene går sammen i forhandlinger og forplikter seg til å følge opp felles mål som nedfelles i bymiljøavtalen. Slike gjensidige bymiljøavtaler er en ny måte å organisere statens og lokale myndigheters samarbeid i byområdene på. Bymiljøavtalene skal inneholde mål og virkemidler for økt kollektivandel, sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk og arealbruk som bygger opp under miljøvennlig transport. På sikt vil dette føre til at folk flest kan benytte seg av kollektive transportmidler når de skal forflytte seg i storbyene.

Helhetlige bymiljøavtaler representerer en samarbeidsform som rettes inn mot storbyområdene, som her defineres som de ni byområdene som inngår i Framtidens byer. Dette omfatter Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Stavangerregionen, Buskerudbyen, Fredrikstad/Sarpsborg, Porsgrunn/Skien, Kristiansandsområdet og Tromsø. For de byene som i dag har bypakker, vil det være mulig både for staten og lokale myndigheter å ta initiativ til å reforhandle disse raskt for å etablere helhetlige bymiljøavtaler innenfor et felles rammeverk. Det kan også være

aktuelt å etablere bymiljøavtaler i enkelte byområder som ikke har bypakker i dag. Det understrekes at dagens finansierings- og oppgavedeling ligger fast. I de byområdene hvor jernbanen er en viktig del av kollektivtransporten, kan både statlige investeringer og kjøp av persontransport inngå i avtalene. Dette gjøres eksempelvis ved at staten forplikter seg til å tilby et visst togtilbud mot at lokale myndigheter tilbyr et korresponderende matebusstilbud.

Regjeringen styrker innsatsen i byområdene, og setter av 26,1 mrd. kr inkl. kompensasjon for mva. til forhandlinger om bymiljøavtaler og til Belønningsordningen i tiårsperioden. Disse midlene kommer i tillegg til midler til store investeringstiltak og drift og vedlikehold på veg og jernbane, samt tiltak for syklist og fotgjengere. Belønningsordningen er en incentivordning som skal stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene, ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med privatbil. Gjennom denne ordningen belønnes byområder som gjennomfører målbare tiltak for å bedre konkurransekraften for kollektivtransport på bekostning av privatbiltrafikk. Alle de ni byområdene som også er aktuelle for bymiljøavtaler kan søke om belønningssmidler.

Staten åpner gjennom innsatsen i de helhetlige bymiljøavtalene for å bidra til investeringer i fylkeskommunal infrastruktur for kollektivtransport. Midlene rettes inn mot store investeringstiltak som er av nasjonal betydning og som er nødvendige for effektiv transportavvikling. Dette gjelder for eksempel bybaneprosjekt og høykvalitets buss-tilbud.

For øvrige byområder vil mer tradisjonelle bypakker være aktuelle.

1.3.3 Flere syklist og fotgjengere

Økt sykling gir bedre framkommelighet, bedre miljø og andre samfunnsgevinster, særlig i form av bedre helse. Regjeringen har som mål å øke sykkelandelen fra dagens 4 pst. til 8 pst. innen utgangen av planperioden ved å:

- Sette av 8,2 mrd. kr inkl. kompensasjon for mva. (7 mrd. kr ekskl. kompensasjon for mva.) til tiltak for syklist og fotgjengere.
- Etablere sammenhengende sykkelvegnett i byområdene med statlige bidrag gjennom helhetlige bymiljøavtaler, bypakker og Belønningsordningen.
- Etablere sykkel- og ganganlegg i tilknytning til større veganlegg.

- Bedre drift og vedlikehold av gang- og sykkelveger, herunder vinterdrift.
- Bedre trafiksikkerheten og framkommeligheten for syklistene, inkludert tilrettelegging for sykling på eksisterende trafikkareal.
- Vektlegge at det ved inngåelse av helhetlige bymiljøavtaler med byene legges opp til et godt tilbud for syklistene.
- Styrke arbeidet med sykkelteletter og kunnskapsformidling.

For å nå målet må antallet sykkelturet mer enn dobles. Sykkelandelen i byene bør være mellom 10–20 pst. for at det skal være mulig å oppnå 8 pst. sykkelandel på landsbasis. Forutsetningene for å øke andelen ligger best til rette i byområdene. Planlegging av tiltak for gående og syklende er særlig utfordrende og tidkrevende i byområder pga. interessekonflikter og begrensede arealer.

22 pst. av alle reiser skjer til fots, jf. Reisevaneundersøkelsen 2009. Regjeringen ønsker at flere skal gå mer, og at det skal være attraktivt å gå for alle. Når flere korte turer utføres til fots vil dette bidra positivt til den enkeltes helse og livskvalitet, til mer aktivitet i lokalmiljøet, mer miljøvennlig transport og til å gjøre byer og tettsteder mer attraktive og tilgjengelige. Ved utforming av helhetlige bymiljøavtaler skal det legges vekt på å legge til rette for gående.

1.3.4 Framdriftsplan for utbygging av InterCity-strekningene

Gjennom Klimameldingen og Klimaforliket ble det besluttet at regjeringen i Nasjonal transportplan 2014–2023 skal legge fram en framdriftsplan for utbygging av InterCity-strekningene, med tidfesting av når ulike strekninger skal ferdigstilles. Av Klimaforliket framgår at det legges til grunn at regjeringen fremmer et alternativ for Stortinget som sikrer rask framdrift.

Regjeringen vil legge opp til å utvikle IC-strekningene trinnvis, slik at forbedringer i togtilbudet og muligheten for økt godstransport vil være førende. Regjeringen vil investere i sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Tønsberg, Hamar og Seut/Fredrikstad innen utgangen av 2024. Dette gjør det mulig å etablere et togtilbud med halvtimesavganger gjennom hele driftsdøgnet og mulighet for høyere frekvens i rushtiden. Dette vil gi betydelige reisetidsreduksjoner og økt driftsstabilitet på disse strekningene. Utbyggingen skal gjennomføres slik at togtilbudet kan forbedres trinnvis

også i årene før dobbeltsporet er realisert på disse strekningene.

Regjeringen legger opp til ytterligere tilbudsforbedringer innen utgangen av 2026. I første rekke innebærer dette halvtimesavganger til/fra Skien og Sarpsborg, samt økt godskapasitet på Dovre- og Østfoldbanen. Videre planlegging av IC-strekningene til Halden, Lillehammer og Skien skal i utgangspunktet ta sikte på ferdigstilling i 2030.

1.3.5 Mer gods fra veg til sjø og bane

Regjeringen vil styrke konkurransevnen til godstransport på sjø og jernbane. Spredt bosetting og lange avstander bidrar til at norsk næringsliv har høyere transport- og logistikkostnader enn land vi konkurrerer med. Det er derfor viktig å skape et effektivt transportsystem som kan redusere avstandskostnadene og dermed også konkurranseulempene for norsk næringsliv. Dette vil også bidra til å redusere kostnadsnivået for varer og tjenester i Norge.

Regjeringens godsstrategi er todelt:

- Sikre god effektivitet i de ulike sektorene, veg, bane, sjø og luft gjennom målrettet utvikling av infrastrukturen og ved å legge til rette for bedre avvikling av transporten.
- Legge til rette for en overgang fra godstransport på veg til sjø og bane. Det skal legges til rette for knutepunkt som letter overgangen.

Hovedgrepene i godsstrategien så langt er satsing på utbygging, drift og vedlikehold av transportinfrastrukturen. Det vil også bli vurdert mulige endringer i rammevilkår, nye organiserings- og samarbeidsformer og modernisering av regelverk. ITS (Intelligente transportsystemer) og ny transportteknologi vil kunne bidra til mer effektiv bruk av transportmidlene og bedre utnyttelse av kapasiteten i infrastrukturen. Beslutningsgrunnlaget for godsstrategien skal videreutvikles i de kommende årene og danne grunnlaget for en revidert godsstrategi til neste rullering av Nasjonal transportplan.

Regjeringen vil:

- Styrke framkommeligheten for godstransport på veg ved å forbedre eksisterende transportnett og bygge ut vegkapasiteten slik at den forventede trafikkveksten kan avvikles på en god måte.
- Legge til rette for økt godstransport på jernbane ved å øke driftsstabiliteten, samt bedre punktligheten og regulariteten. Videre vil regjeringen utvikle Alnabruterminalen samt

bygge nye og forlenge eksisterende kryssingsspor. Med tiltakene i denne meldingen vil den samlede godskapasiteten på jernbanen øke med 20 til 50 pst.

Innenfor rammen av nærskipfartsstrategien vil regjeringen bl.a.:

- Utforme tiltak som stimulerer til økt bruk av nærskipfart.
- Utforme en tilskuddsordning for statlig støtte til investeringer i utpekte havner.
- Utforme en tilskuddsordning for havnesamarbeid og godskonsentrasjon.
- Styrke forskning og utredning om godstransport på sjø og kombinerte transportløsninger.

For å få et bedre grunnlag for videreutvikling av godsstrategien vil Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet sette i gang et arbeid med en bred analyse som skal se nærmere på en effektiv og rasjonell transportmiddelfordeling, herunder hvordan målet om mer overføring av gods fra veg til sjø og bane kan nås.

1.4 Mer effektiv bruk av ressursene

Bevilgningene til Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket har økt fra rundt 17 mrd. kr i 2005 til vel 30 mrd. kr i 2013. Regjeringen legger i denne meldingen opp til en ytterligere økning.

Ressursene som settes av til utvikling og drift av transportsystemet skal brukes mest mulig effektivt. Regjeringen foreslår derfor tiltak for å:

- Sikre forutsigbar finansiering og rasjonell gjennomføring slik at projektkostnadene blir lavest mulig og projektet tidlig kan komme befolkning og næringsliv til gode.
- Få en mer sammenhengende utbygging av lengre strekninger slik at en får en bedre ressursutnyttelse.
- Få en god samordning av ulike tiltak langs en lengre strekning for å få en mer effektiv bruk av ressursene.
- Effektivisere bompengoordningen slik at mer av de innbetalte midlene går til de bompengefinansierte prosjektene.
- Bedre effektiviteten i transportetatene slik at det kan omdisponeres ressurser til utvikling av infrastrukturen.
- Sikre effektiv drift av Avinor.
- Effektivisere planprosessen slik at investeringsprosjektene gjennomføres raskere.

1.4.1 Forutsigbar finansiering og rasjonell gjennomføring

Den aktivitetsøkning regjeringen legger opp til krever forutsigbar finansiering i tillegg til effektivisering og fleksibilitet i organisering.

Rasjonell gjennomføring gjør at prosjektene kan ferdigstilles raskere, gir lavere utbyggingskostnader og gjør det mer attraktivt for entreprenører å investere langsiktig i produktivitetsforbedringer og organisasjonsutvikling. Det vil også gjøre det mer attraktivt for utenlandske entreprenører å etablere prosjektorganisasjoner i Norge. Transportetatenes dialog med bransjen viser at både internasjonale og nasjonale aktører kan bygge et større volum enn i dag. Det ser ut til at markedet så langt har tilpasset seg økningen i aktivitet uten at det har ført til vesentlig økt prispress.

Ny ordning for finansiering og organisering av særskilt prioriterte prosjekt

Regjeringen vil etablere en ny ordning for særskilt prioriterte prosjekt. Ordningen vil i større grad sikre at det er framdriften i prosjektene som bestemmer bevilgningen til de prioriterte prosjektene. Det kan inngås kontrakter utover budsjettåret opptil kostnadsrammen for de prosjekt som legges fram for Stortinget. Disse prosjektene skal ledes av en egen prosjektorganisasjon i vedkommende transportetat.

Ved oppstart av prosjektet skal det i budsjettproposisjonen opplyses om hvilke årlige beløp det tas sikte på å foreslå for prosjektet, basert på rasjonell framdrift. Utgangspunktet er at de angitte beløpene vil bli innarbeidet i de årlige budsjettproposisjonene i prosjektperioden dersom ikke særlige forhold tilsier at andre beløp bør foreslås. Dette vil gi forutsigbar finansiering.

Jernbaneverket vil få i oppdrag å utvikle en utbyggingsstrategi for InterCity-utbyggingen som er forankret i stortingsbehandlingen av Nasjonal transportplan 2014–2023. I utbyggingsstrategien fastsettes en utbyggingsrekkefølge og framdriftsplan som sikrer at strekninger med høyest nytte realiseres først, samtidig som hensynet til effektiv planlegging og kostnadseffektiv utbygging ivaretas. Det tas sikte på at utbyggingsstrategien legges fram i budsjettproposisjonen for 2015, og at de enkelte prosjekt på InterCity-strekningene vil bli vurdert i tråd med ordningen for særskilt prioriterte prosjekt.

Prosjektet Oslo-Ski (Follobanen) vil bli vurdert overført til den nye ordningen for særskilt

prioriterte prosjekt. I tillegg vil prosjekt på øvrig InterCity-strekninger, konkrete prosjekt på E39, samt E10/rv 85 Tjeldsund – Gullersfjord – Langvassbukta og elektrifisering av Trønderbanen vurderes som prioriterte prosjekt. To av de prosjektene som har hatt egen budsjettpost på vegbudsjettet – E16 over Filefjell og E6 vest for Alta – vil bli videreført på egne poster til de er ferdigstilte.

Effektivisering gjennom samordning

God samordning medfører mer effektiv bruk av ressursene gjennom samlet planlegging og gjennomføring av tiltak som samordnes i tid. Det gir også mulighet for større konkurranse – og dermed lavere pris – ved at ulike tiltak kan settes sammen i større anbud. God samordning reduserer også tiden for gjennomføring av ulike tiltak slik at ulempen for trafikantene blir mindre.

I arbeidet med handlingsprogrammet er det aktuelt for Statens vegvesen å legge opp til enkelte «samordningsstrekninger» for å sikre at alle aktuelle tiltak på strekningen kan planlegges under ett og gjennomføres i en eller noen få etapper med felles anbudsutlysning og felles byggeledelse. Tiltakspakken innenfor de ulike strekningene vil bestå av tiltak fra de ulike programområdene og vedlikeholdstiltak. I noen tilfeller kan det også ligge til rette for at samordningsstrekningene sammenfaller med store prosjekt som er prioriterte i planperioden.

1.4.2 Forenkle og effektivisere bompengeneinnkrevningen

Regjeringen vil utvikle og praktisere prinsippene for bompengeneinnkreving slik at ordningen blir mer effektiv og oppnår størst mulig troverdighet og legitimitet hos trafikantene. Ved å få ned kostnadene til administrasjon og finansiering vil en større andel av de innsamlede midlene gå til formålet med ordningen. Videre vil en forenkling av takstsystemer og rabattordninger gjøre at trafikantene opplever en enhetlig praksis alle steder i landet.

Sentrale elementer i en effektiviseringsprosess er:

- Færre bompengeselskap: En utvikling mot færre og større selskap vil være viktig for å effektivisere innkrevingen gjennom stordriftsfordeler og enda mer profesjonell drift av selskapene, for eksempel når det gjelder opplåning og kapitalforvaltning. Statens vegvesen vil legge opp til en tett dialog med fylkeskommunene og andre berørte med sikte på at det kan

opprettes regionale bompengeselskap så snart som mulig.

- Samordning av takst og rabattsystemer: Det er i dag en mengde spesialtilpasninger, og rabattordningene praktiseres ulikt. Dette gjør at systemet har blitt uoversiktlig og lite brukervennlig. Regjeringen mener at det for nye bompengeprojekt kun skal være en flat rabatt på 10 pst. for alle kjøretøy, og at rabatten skal være knyttet til bruk av elektronisk brikke. Dette vil gi et oversiktlig, forutsigbart og enhetlig system, og føre til at grunntaksten kan senkes. Systemet med flat rabatt på 10 pst. for alle kjøretøy må ses i sammenheng med ordningen med passeringstak. Passeringstak er en alternativ rabattstruktur som i større grad enn tidligere ordninger er knyttet til faktisk bruk av vegen. Samferdselsdepartementet vil be Statens vegvesen om en bred gjennomgang av gjeldende takst- og rabattsystem. Det legges også opp til å fastsette retningslinjene for takst og rabatt i en forskrift.
- Obligatorisk betalingsbrikke: En ordning med obligatorisk bompengebrikke vil sikre bompengeselskapene nødvendig informasjon om eierne av kjøretøyet. Regjeringen har i Prp. 80 L (2012–2013) lagt fram lovforslag om obligatorisk brikke for tunge kjøretøy. Dette vil redusere bompengeselskapenes administrasjonskostnader og gjøre det lettere å kreve inn trafikantbetaling fra utenlandsk transportnæring. Det er også ventet at færre trafikanter vil unndra seg betaling av bompenger. Samferdselsdepartementet tar sikte på å innføre obligatorisk brikke i alle kjøretøy når det foreligger tilstrekkelige avklaringer av bl.a. personvernspørsmål.

1.4.3 Effektivisering i etatene og Avinor

Samferdselsdepartementet legger opp til at det etableres et eget program for effektiviseringsarbeidet i Statens vegvesen og Jernbaneverket i planperioden. Programmet skal omfatte følgende hovedområder:

- Anleggsmarkedet
- Byggherrefunksjon
- Planlegging
- Trafikant- og kjøretøytjenester (Statens vegvesen) og trafikkstyring (Jernbaneverket)
- Forvaltning av riks- og fylkesveger (Statens vegvesen)
- Administrasjon og interne støtteprosesser

Effektiviseringsprogrammet skal inneholde konkrete tiltak rettet mot alle hovedområdene og

omfatte alle kostnader etatene selv kan påvirke. Det legges stor vekt på at ressurser som frigjøres gjennom effektiviseringstiltak omdisponeres slik at størst mulig andel av bevilgede midler til etatene brukes til å utvikle det nasjonale transport-systemet.

I programmet skal det redegjøres for konkrete tiltak og forventede gevinster. Kravene til effektivisering skal ligge på 10–15 pst. i forhold til en referansebane for store deler av den interne virksomheten i etatene.

Statens vegvesen og Jernbaneverket skal i handlingsprogrammene som utarbeides på grunnlag av Meld. St. 26 (2012–2013) om Nasjonal transportplan 2014–2023 og Stortingets behandling av denne, konkretisere nærmere effektiviseringsprogrammet, med vekt på første fireårsperiode. Samferdselsdepartementet vil redegjøre for effektiviseringsarbeidet i de årlige statsbudsjettene.

Kystverket vil ikke bli omfattet av effektiviseringsprogrammet, men skal på vanlig måte ha fokus på effektivisering i planperioden.

For å sikre effektiv drift i Avinor fastsetter Samferdselsdepartementet et avkastningskrav til kapitalen i selskapet. I tillegg har Samferdselsdepartementet vedtatt en ytelsesstyringsplan med konkrete effektiviseringskrav til flysikringsvirksomheten og her også gjennomført en internasjonal benchmarkingstudie av lufthavnvirksomheten.

1.4.4 Effektivisering av planprosessen

Planleggingstid og ressursbruk til planlegging har økt de siste årene. Med økte bevilgninger følger behov for større planproduksjon. For store bane- og vegprosjekt tar det i gjennomsnitt om lag 10 år fra planleggingen starter til byggestart.

Den lange planleggingstiden er et resultat av mange ulike delprosesser som involverer flere sektorer, forvaltningsnivå og myndigheter.

Effektiv planlegging og planproduksjon har etter regjeringens syn avgjørende betydning for å nå målene i Nasjonal transportplan. De økte bevilgningene til investering og drifts- og vedlikeholdsoppgaver de senere årene har ytterligere aktualisert behovet for raskere og mer effektive planleggingsprosesser.

Regjeringen har som mål å halvere planleggingstiden for store samferdselsprosjekt. For å få til dette:

- Skal statlige myndigheter praktisere en tydelig og tidlig medvirkning i plansaker.

- Skal det utarbeides veiledende frister for utarbeiding av planer og behandling av samferdselsprosjekt.
- Kan behandlingen av konseptvalgutredningen (KVU) og kvalitetsikringsrapporten (KS1) i større grad avklare hovedlinjer i trasé/korridorvalg og utbyggingsstandard, for å forenkle planleggingen etter plan- og bygningsloven. I tillegg kan det være aktuelt å samordne behandlingen av KVU/KSI og planprogram i større grad.
- Vil statlig plan brukes mer aktivt i samferdselsaker.

1.5 Nærmere om investeringsprogrammet

Den samlede økonomiske rammen til statlige investeringer i riksveger, jernbane og farleder for planperioden 2014–2023 er på 273,4 mrd. kr. I tillegg er det lagt til grunn om lag 98 mrd. kr i bompenger i planperioden.

Satsingen innebærer at det i tiårsperioden vil settes i gang 71 nye riksveg og jernbaneprosjekt med kostnadsramme over 750 mill. kr. I tillegg vil en rekke prosjekt som allerede er i gang bli ferdigstilt. Av de nye prosjektene starter 31 opp i første fireårsperiode.

Riksveginvesteringer

Regjeringen vil utvikle korridorer som binder landsdeler/regioner sammen, og som gir effektive, pålitelige og trygge forbindelser til utlandet. Dette er bakgrunnen for at regjeringen særlig vil prioritere forbindelsene E6, E10, E16, E18, E39 og E134. Disse vegene tar en stor del av transportarbeidet mellom landsdelene, og er av vital betydning for både bosetting og næringsliv.

Regjeringens prioriteringer innebærer at:

- E6 vil ha firefelts veg mellom svenskegrensen ved Svinesund og Brumunddal i Hedmark. Utbyggingen av E6 på strekningen Ringeby – Otta i Gudbrandsdalen ferdigstilles. E6 gjennom Sør- og Nord-Trøndelag får en kraftig opprusting. De sammenhengende tiltakene på E6 i Helgeland gir god vegstandard sør for Saltfjellet. I Nordland og Troms gjøres utbedringer på viktige fjelloverganger. Med ferdigstillingen av E6 vest for Alta vil E6 stort sett ha god standard i Finnmark og ny Tana bru fjerner en betydelig flaskehals for trafikken i Øst-Finnmark.
- E10/rv 85 mellom Tjeldsund og Sortland, en svært dårlig vegstrekning, rustes opp. Satsin-

- gen bedrer vegforbindelsen for både Vesterålen og Lofoten.
- E16 mellom Kongsvinger og Kløfta får fire felt. Videre vil E16 over Filefjell bli ferdigstilt i perioden. Deler av strekningen mellom Sandvika og Hønefoss bygges ut til firefelts veg. Utbyggingsprosjektet på E16 mellom Fønhus og Bjørge ferdigstilles. E16 gjennom Valdres fra Fagernes til Hande bygges ut.
 - E18 vil være utbygd mellom Momarken i Østfold og Vinterbro i Akershus. E18 vest for Oslo (Vestkorridoren) bygges ut på strekningen Lysaker – Ramstadsletta i Akershus. Vest for Oslo vil E18 være utbygd til fire felt fra Oslo grense, gjennom Akershus, Buskerud og Vestfold, til Langangen i Telemark. Det bygges også firefelts veg på strekningen Rugtvedt – Dørdal i Telemark, og på strekningen Tvedestrand – Arendal i Aust-Agder.
 - Hovedsatsingen på E39 i de kommende ti årene er på strekninger mellom fjordkryssingene. Ferjeavløsningsprosjektet for kryssing av Boknafjorden, Rogfast, bygges. Mellom Kristiansand og Stavanger vil det komme et kraftig løft for trafikksikkerhet og framkommelighet ved at det settes i gang tiltak på den viktige strekningen Kristiansand – Lyngdal. Strekningen Ålgård – Sandved bygges ut. Dette vil gi sammenhengende firefelts veg fra Ålgård til Bokn. Viktige strekninger mellom Stavanger og Bergensregionen bygges ut. Eksempler er Sveгатjørn – Rådal og Nyborg-Klauvaneset. Det gjennomføres utbedringer på E39 i Sogn og Fjordane på strekningene Drægebø - Grytås, Birkeland - Sande og Bjørset - Skei, samt på strekningen Kjøs bru - Grodås. På aksene Ålesund – Molde – Kristiansund vil arbeidene på strekningen Lønset – Hjelset ferdigstilles. Det gjøres også store arbeider på strekningen Betna – Vinjeøra – Stormyra nord for Kristiansund, samt ferdigstilling av prosjektet Høgkjølen – Harangen.
 - Det bygges nye tunneler på E134 over Haukelifjell. Flere store vegprosjekt ferdigstilles, som Gvammen – Århus i Telemark, Damåsen – Saggrenda og ekstra løp i Strømsåstunnelen i Buskerud.
 - Det settes av 72,6 mrd. kr som ikke er korridorfordelte. Disse midlene omfatter alle andre investeringstiltak enn store prosjekt. I dette inngår programområdene (bymiljøavtaler, utbedringstiltak, tiltak for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak og kollektivtrafikk og universell utforming) og fornying. Videre inngår planlegging og grunn-

ervert og posten «ikke rutefordelte midler» (bl.a. Nasjonale turistveger, nødnett og DAB-radio i tunneler).

Jernbaneinvesteringer

Regjeringen vil utvikle jernbanenettet der det er størst potensial for togtransport. Med utgangspunkt i dette vil regjeringen prioritere å utvikle togtilbudet i første rekke innenfor om lag en times reisetid til/fra de store byene.

Regjeringens prioriteringer innebærer at:

- IC-strekningene bygges ut slik at det blir mulig med halvtimesavganger gjennom hele driftsdøgnet til/fra Oslo-Tønsberg, Fredrikstad og Hamar i løpet av planperioden. Innen utgangen av 2024 vil det være sammenhengende dobbeltspor til de tre nevnte byene. Dette gir mulighet for flere avganger i rushtiden der det er marked for det.
- Firesporstrategien rundt Oslo fullføres med ferdigstilling av Follobanen i løpet av 2020. Dette gjør at hovedprinsippene fra ny grunnrute 2012/2014 (høy og jevn frekvens gjennom hele driftsdøgnet) også kan realiseres i Sørkorridoren.
- Dobbeltsporutbyggingen vil gi høy kapasitet på hele de tett trafikkerte lokaltogstrekningene mellom Oslo og Moss, Drammen og Eidsvoll.
- Det bygges dobbeltspor mellom Arna og Bergen, slik at det blir tilstrekkelig kapasitet for å kunne øke togtilbudet på lang sikt. På Vossebanen settes det av midler til tiltak i infrastrukturen som muliggjør et bedre togtilbud med tilnærmet jevn timefrekvens.
- Trønder- og Meråkerbanen elektrifiseres. Dette vil sammen med andre tiltak, legge til rette for en klar forbedring av togtilbudet og gjøre jernbanen til en mer integrert del av kollektivtilbudet i regionen.
- Ofofbanen bygges ut med vesentlig økt kryssingskapasitet for bl.a. å legge til rette for økt malmtrafikk og øvrig godstransport på banen.
- Det settes av 1,5 mrd. til planlegging og oppstart av Ringeriksbanen i siste seksårsperiode.
- Det settes av om lag 18 mrd. kr til en rekke mindre og mellomstore tiltak på jernbanenettet. Dette omfatter bygging av nye kryssingsspor som gir mulighet for flere og lengre person- og godstog der det ikke bygges dobbeltspor, forlengelser av plattformer slik at det kan kjøres doble togsett på avganger med mange reisende, oppgradering av stasjoner og knutepunkt og sanering av planoverganger. I tillegg omfatter midlene fortsatt fornyelse av infrastrukturen i Oslo-området som vil bidra til

færre driftsforstyrrelser. Innføringen av et mer omfattende togtilbud i 2014 og innfasingen av nytt materiell gjør det dessuten nødvendig med økt vende- og hensettingskapasitet.

Alle de nevnte tilbudsforbedringene for persontrafikken krever flere togsett. Dette håndteres gjennom rammen til offentlig kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme togtjenester.

Investeringer i luftfartssektoren

Avinor er et aksjeselskap og selskapets investeringer er derfor ikke en del av planrammen i Nasjonal transportplan.

Regjeringen vil legge til rette for et lufthavnnett som binder landet sammen og gir alle regioner et godt flytilbud. For å møte forventet trafikkvekst planlegger Avinor å bygge ut kapasiteten ved de største lufthavnene. Avinors investeringsplaner for planperioden 2014–2023 viser investeringer på til sammen 37 mrd. kr.

Hoveddelen av Avinors investeringsmidler vil gå til investeringer ved de store lufthavnene Oslo lufthavn, Gardermoen; Bergen lufthavn, Flesland;

Trondheim lufthavn, Værnes, og Stavanger lufthavn, Sola. Det største enkeltprosjektet er ny terminal ved Oslo lufthavn, Gardermoen, men også ved de andre lufthavnene er det planlagt større tiltak for å møte den ventede trafikkveksten. Tiltakene vil sikre at lufthavnene er tilpasset trafikkutviklingen og deres rolle som sentrale knutepunkt i det norske transportnettet.

Investeringer i infrastruktur for sjøtransport

Regjeringen vil satse på utbedring og merking av farleder. Både større og mer dyptgående skip skaper behov for farledsforbedringer. Et viktig farledsprosjekt er Stad Skipstunnel, som vil kunne startes opp i siste seksårsperiode. Utvidet bruk av hurtigbåter til persontransport i distriktene skaper behov for tilpasninger i navigasjonsinnretningene. Hovedtyngden av farledstiltakene ligger i hovedleden langs kysten og i innseilingen til stamnetthavnene. Tiltakene skal føre til økt sikkerhet og bedre framkommelighet for gjennomfart i trange farvann, mens noen tiltak også medfører redusert seilingsdistanse.

Tabell 1.2 Samlede investeringer i riksveger, jernbane og farleder i korridorene i 2014–2023. Mill. 2013-kr.

Korridor		Statlige midler 2014–2017	Statlige midler 2014–2023	Annen finansiering
1 Oslo – Svinesund – Kornsjø	– Riksveginvesteringer	440	1 190	1 900
	– Jernbaneinvesteringer	12 765	26 810	
	– Farledsinvesteringer	627	627	
	Sum	13 832	28 627	1 900
2 Oslo – Ørje–Magnor	– Riksveginvesteringer	2 230	5 460	5 000
	Sum	2 230	5 460	5 000
3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger	– Riksveginvesteringer	4 840	19 830	25 330
	– Jernbaneinvesteringer	8 420	17 585	
	– Farledsinvesteringer		285	
	Sum	13 260	37 700	25 330
4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim	– Riksveginvesteringer	4 940	18 230	18 690
	– Farledsinvesteringer	184	1 709	
	Sum	5 124	19 939	18 690
5 Oslo – Bergen/ Haugesund m/arm via Sogn til Florø	– Riksveginvesteringer	8 510	18 020	12 910
	– Jernbaneinvesteringer	2 430	5 210	
	Sum	10 940	23 230	12 910
6 Oslo – Trondheim m/armer til Ålesund, Kristiansund og Måløy	– Riksveginvesteringer	8 350	21 400	15 160
	– Jernbaneinvesteringer	2 710	17 950	
	Sum	11 060	39 350	15 160
7 Trondheim – Bodø m/armer til Sverige	– Riksveginvesteringer	2 100	7 960	4 810
	– Jernbaneinvesteringer	800	4 140	
	– Farledsinvesteringer	124	574	
	Sum	3 024	12 674	4 810
8 Bodø – Narvik– Tromsø – Kirkenes m/armer	– Riksveginvesteringer	6 310	12 270	1 400
	– Jernbaneinvesteringer ¹	1 095	1 615	
	– Farledsinvesteringer	194	926	
	Sum	7 599	14 811	1 400
Ikke korridorfordelte midler	Veg (ikke korridorfordelte midler til veginvesteringer som programområder, fornyelse, planlegging, ikke rutefordelte midler)	22 200	72 630	12 316
	Jernbane			
	– programområder, inkl. Oslo-prosjektet, ny grunnrute, robusthet i Oslo mv.	6 115	18 930	
– planleggingsmidler til IC i første fireårsperiode (ekskl. Sandbukta – Moss – Såstad) ²	1 680			
Sum		97 064	273 351	97 516

¹ Omfatter kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen som i budsjettssammenheng er en del av programområdet «kapasitet».

² Jernbaneverket vil bli gitt i oppdrag å utarbeide en nærmere spesifikk utbyggingsstrategi for IC-strekningene. Det settes av midler i første fireårsperiode til planlegging av IC-parseller med anleggsstart i siste seksårsperiode. Midlene er sjablonmessig fordelt på de tre InterCity-korridorene (korridor 1, 3 og 6) i tiårsperioden.

2 Grunnlaget for meldingen



Figur 2.1 Mange involverte i NTP-prosessen.

Foto: Olav Heggø

2.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan

2.1.1 Økonomisk oppfølging i tre planperioder

Nasjonal transportplan ble for første gang utarbeidet for perioden 2002–2011 og erstattet tidligere sektorvise planer. Planperioden er ti år, med hovedvekt på første fireårsperiode. Oppfølging skjer gjennom de årlige budsjettproposisjonene.

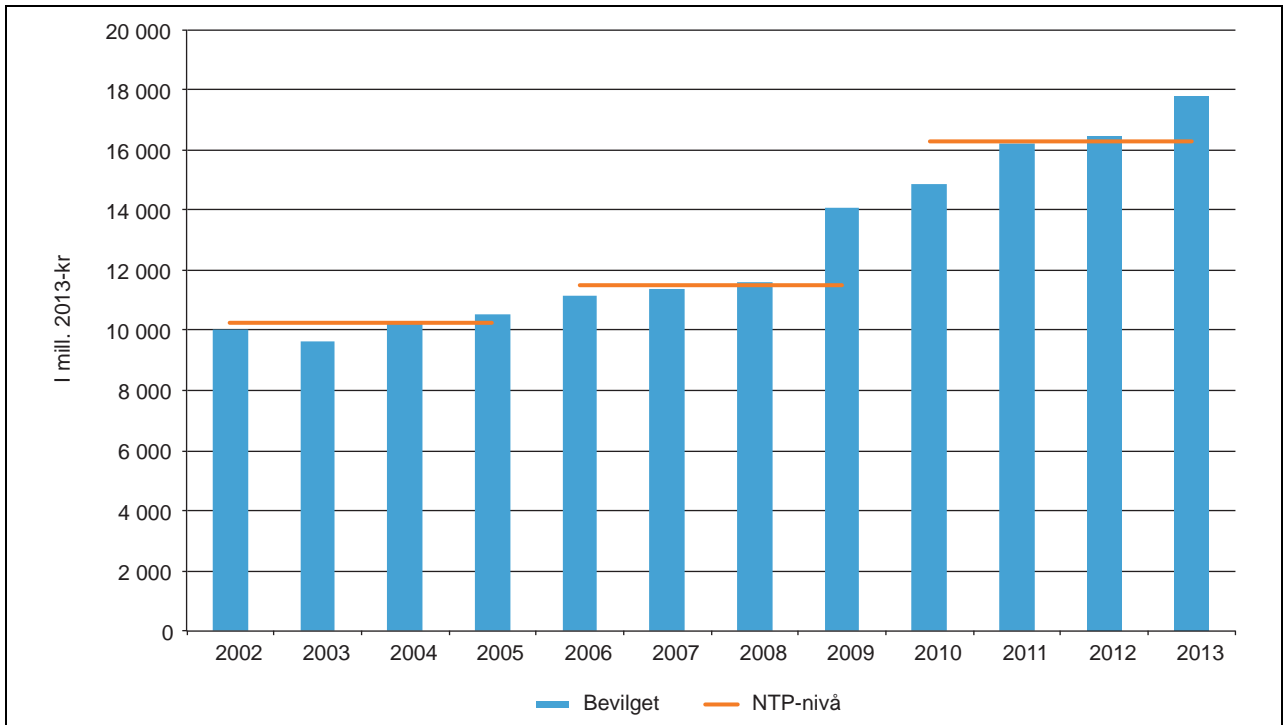
I det følgende oppsummeres den økonomiske oppfølgingen av de nasjonale transportplanene for fireårsperiodene 2002–2005, 2006–2009 og 2010–2013. Det er sjablongmessig korrigerert for større strukturendringer i perioden som påvirker sammenligningsgrunnlaget. Dette gjelder særlig for-

valtningsreformen i vegsektoren. Økonomiske virkninger av opphevelsen av vegfritaket i merverdiavgiftsloven fra 1.1.2013 er ikke inkludert. Utviklingen i planrammer og bevilgninger er vist i faste kroner (2013-kr).

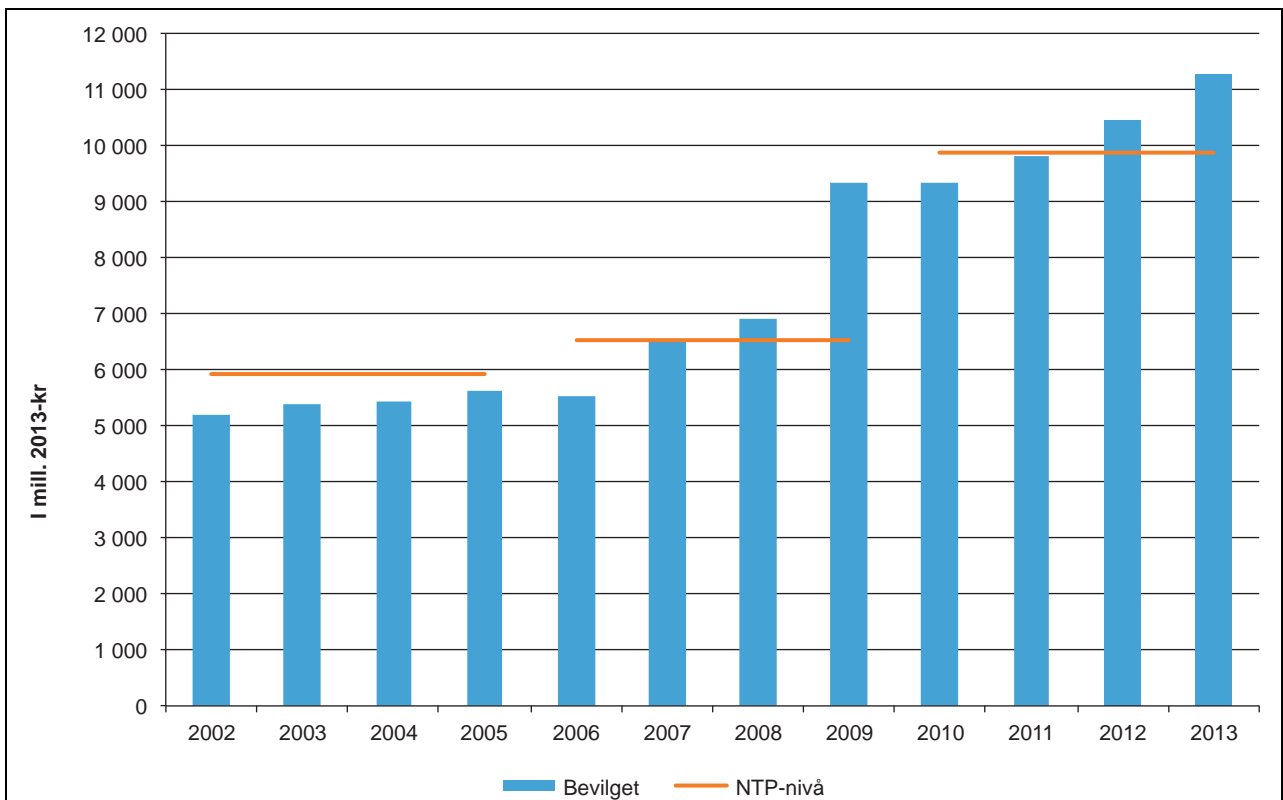
Den samlede planrammen til veg, jernbane og sjøtransport i Nasjonal transportplan 2002–2011 var om lag 68 mrd. kr for perioden 2002–2005. Oppfølgingen i de årlige budsjettene resulterte i at rammen ble underoppfylt med 2,8 mrd. kr.

I Nasjonal transportplan 2006–2015 var planrammen for de tre sektorene samlet i første fireårsperiode i underkant av 75 mrd. kr. Denne rammen ble overoppfylt med 4,7 mrd. kr.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 ble det lagt opp til vesentlig høyere økonomiske rammer enn i de foregående planene. Planrammen for



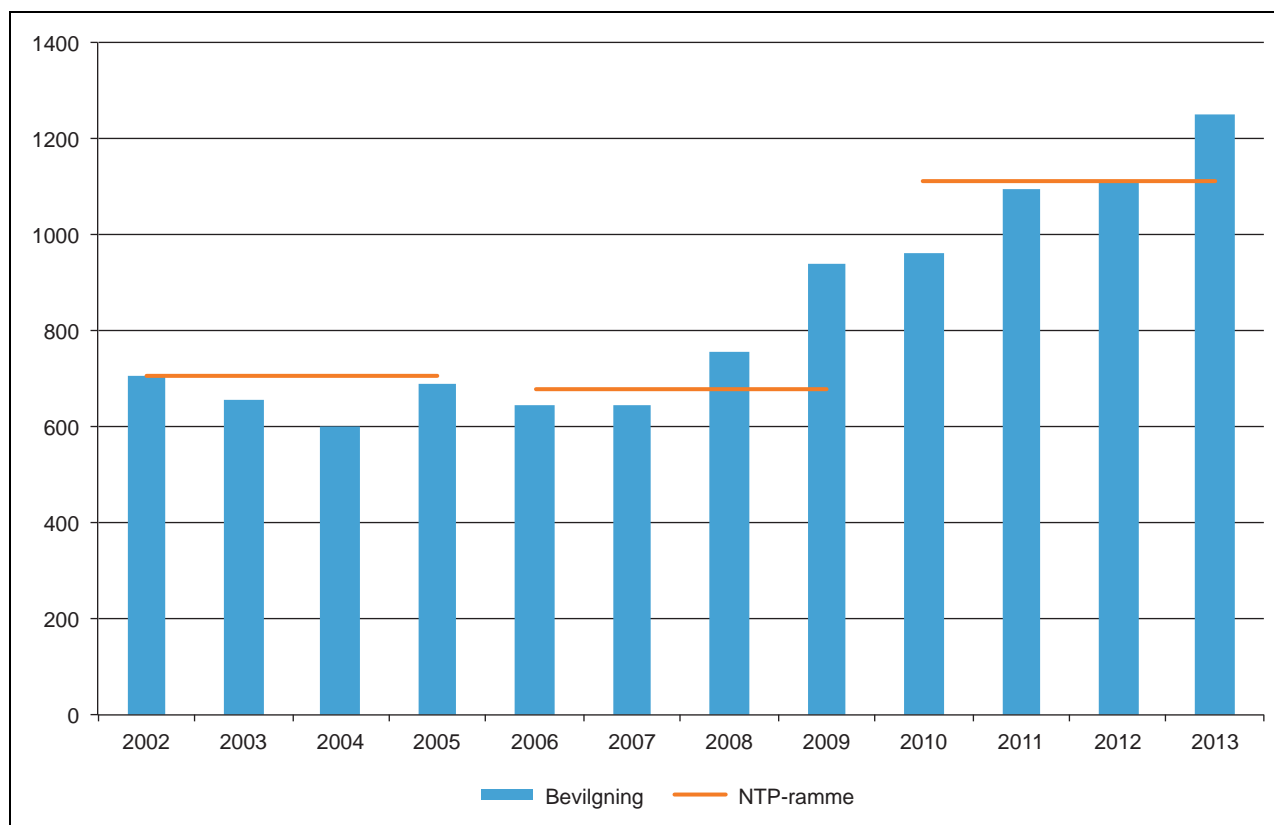
Figur 2.2 Planlagte og faktiske bevilgninger til riksvegnettet 2002–2013. Mill. 2013-kr.



Figur 2.3 Planlagte og faktiske bevilgninger til jernbane 2002–2013. Mill. 2013-kr.

tiårsperioden var 100 mrd. 2009-kr høyere enn i Nasjonal transportplan 2006–2015, og innebar et betydelig løft for veg, jernbane og sjøtransport.

Samlet planramme for perioden 2010–2013 er på vel 105 mrd. kr. Ved utgangen av perioden 2010–2013 vil rammen være overoppfylt med 1,7 mrd.



Figur 2.4 Planlagte og faktiske bevilgninger til sjø 2002–2013. Mill. 2013-kr.

kr. Samlet viser dette en sterk vekst i bevilgningene til statlig transportinfrastruktur de siste årene, og at de økonomiske planrammene i større grad enn tidligere blir fulgt opp. I de to siste fireårsperiodene er planrammene både fulgt opp og til dels overopplytt. Ressursinnsatsen, særlig til jernbane- og vegnettet, er kommet på et langt høyere nivå og oppfølgingen har blitt mer forutsigbar.

Figur 2.2–2.4 illustrerer utviklingen i de økonomiske planrammene og faktiske bevilgninger i de årlige statsbudsjettene til veg, bane og sjø i de tre foregående fireårsperiodene av Nasjonal transportplan.

Figur 2.2 viser at årlig rammenivå for Statens vegvesen for perioden 2010–2013 er over 6 mrd. kr høyere enn for perioden 2002–2005. I perioden fra 2002 til 2013 har bevilgningene til veginvesteringer økt med 105 pst., mens bevilgningene til drift og vedlikehold har økt med 56 pst. Figur 2.3 viser at årlig rammenivå til jernbaneinfrastruktur for perioden 2010–2013 er 4 mrd. kr høyere enn perioden 2002–2005. Bevilgningene til drift og vedlikehold for jernbane er 37 pst. høyere i 2013 enn i 2002, mens bevilgningene til jernbaneinvesteringer er mer enn fire ganger større i samme

periode. Planrammen for Kystverket økte med om lag 400 mill. kr fra perioden 2002–2005 til perioden 2010–2013. Oppfylingsgraden totalt for transportformene i perioden 2010–2013 er 99,3 pst.

Luftfartens infrastruktur har i hovedsak vært selvfinansierende og inngår ikke i rammene i Nasjonal transportplan. I perioden 2002–2012 har Avinor gjennomført betydelige investeringer for å sikre utviklingen av et framtidrettet lufthavnnett. Dette gjelder bl.a. bedret sikkerhetskontrolltjeneste, satellittbaserte innflygingssystemer, radar- og reiseplanbehandlingssystem og Avinors Radarprogram NORAP som har som formål å sikre full radardekning i fastlands-Norge, samt bedre dekningen offshore. Innenfor flysikkerhetsområdet er det gjennomført omfattende sikkerhetsinvesteringer i tråd med oppdaterte krav.

Avinor har også investert i nye terminalbygg ved Kirkenes lufthavn, Høybuktnoen, Svalbard lufthavn, Longyearbyen, Brønnøysund lufthavn, Brønnøy og Alta lufthavn. Det er videre gjennomført en stor ombygging av Stavanger lufthavn, Sola og en større terminalutvidelse ved Oslo lufthavn, Gardermoen.

2.1.2 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019

I Nasjonal transportplan 2010–2019 la regjeringen til grunn en samlet planramme på 322 mrd. 2009-kr, fordelt med 219 mrd. kr til vegformål, 92 mrd. kr til Jernbaneverket og 11 mrd. kr til Kystverket. Dette innebar et kraftig løft for transportsektoren sammenliknet med tidligere planer.

Regjeringen prioriterte en betydelig økning av vedlikeholdet, et løft i satsingen på store riksveginvesteringer, en betydelig satsing på jernbaneinvesteringer, flere kryssingsspor og økt terminalkapasitet, økt satsing på skredsikringstiltak på veg og bedre tilbud i ferjedriften. Det ble lagt opp til en betydelig økning i programområdene på veg, fornying av maritime trafikksentraler, sterk satsing på tiltak i farleder og fiskerihavner, og avgiftslettelser i sjøtransporten. Programområdene på veg omfatter målrettede tiltak med antatt god effekt for å løse ett spesielt problem på en strekning eller ett punkt.

Rammen til vegformål omfatter også midler som senere er overført til rammetilskuddet til fylkeskommunene i forbindelse med forvaltningsreformen, som ble gjennomført fra 1.1.2010. Planrammene for Nasjonal transportplan 2010–2019 ble f.o.m. budsjettframlegget for 2010 korrigert for endringer som følger av forvaltningsreformen.

Regjeringen har trappet opp årlige bevilgninger i tråd med de ambisiøse forutsetningene nevnt over. Etter framlegget av Nasjonal transportplan 2010–2019 viste det seg at behovet for vedlikehold var høyere enn anslått. De årlige bevilgningene til drift og vedlikehold til Statens vegvesen og Jernbaneverket har derfor i perioden 2010–2013 ligget betydelig over nivået varslet i Nasjonal transportplan 2010–2019. Målsettingen har vært at vedlikeholdsetterslepet ikke skal øke, mens vedlikeholdsinnnsatsen på jernbanen også skulle bidra til et mer pålitelig og punktlig togtilbud.

Regjeringen varslet i Nasjonal transportplan 2010–2019 en betydelig opptrapping av innsatsen til skredsikring, med en gjennomsnittlig årlig bevilgning på 1 mrd. 2009-kr på riksveg- og fylkesvegnettet. Dette er fulgt opp i de årlige budsjettene i fireårsperioden.

Den økte satsingen på programområdene ble for veg knyttet til mindre utbedringer, med vekt på tiltak for å styrke trafikksikkerheten i transportkorridorene, ta igjen forfallet på vegnettet, tilrettelegge for gående og syklende og legge til rette for universell utforming. Det ble lagt til grunn en årlig ramme som var bortimot 180 pst.

høyere enn i Nasjonal transportplan 2006–2015. På jernbane var det lagt inn en økning av programområdene som var nærmere 100 pst. høyere enn i Nasjonal transportplan 2006–2015, med særlig vekt på bygging av kryssingsspor og andre kapasitetsøkende tiltak på jernbanestrekningene mellom de største byene.

2.1.3 Oppfølging av målene i Nasjonal transportplan 2010–2019

Transportpolitikken er innrettet etter mål knyttet til framkommelighet og regional utvikling, transportsikkerhet, miljø og universell utforming. Den kraftige satsingen som regjeringen la opp til i Nasjonal transportplan 2010–2019 skulle sikre god måloppnåelse i form av reisetidsreduksjoner på riksvegnettet, økt punktlighet og regularitet for gods- og persontog, bedre trafikksikkerhet på veg, bedre sikkerhet til sjøs og tilrettelegging for at havnene kan utvikle seg til intermodale knutepunkt. I tillegg skulle innsatsen gi bedre framkommelighet for gående og syklende, bidra til å nå klimamålet og andre miljømål, samt gi et mer universelt utformet og tilgjengelig transportsystem.

2.1.3.1 Bedre framkommelighet

I Nasjonal transportplan 2010–2019 ble det, i tillegg til videreføring av allerede påbegynte investeringsprosjekt, lagt opp til å starte 49 nye store utbyggingsprosjekt på riksveger, jernbane og i farleder i første fireårsperiode. Dette omfatter prosjekt med kostnadsanslag over 200 mill. kr. Av prosjektene var 38 på riksvegnettet (inkl. to prosjekt med 100 pst. bompengefinansiering), ni på jernbanen og to i farleden. På jernbanen ble det i tillegg satt av 2 mrd. 2009-kr til Oslo-prosjektet (fornyning av gammel infrastruktur) i første del av planperioden, og på vegnettet ble det lagt opp til å starte fire store skredsikringsprosjekt.

I oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2010–2019 vil alle vegprosjekt som opprinnelig var planlagt igangsatt i perioden 2010–2013, og som det planteknisk har vært mulig å starte opp, være startet opp i perioden. Dette omfatter 29 nye store investeringsprosjekt på riksveg. Alle de varslede store skredsikringsprosjektene er startet opp.

På jernbane har bl.a. endrede planforutsetninger medført at investeringsprosjektene ikke er fulgt opp like raskt som forutsatt i Nasjonal transportplan 2010–2019. Av de største endringene er prosjektet Holm-Holmestrand på Vestfoldbanen,

som ble utvidet til å inkludere prosjektet Holmestrand-Nykirke, som opprinnelig skulle gjennomføres i siste del av planperioden. I tillegg ble prosjektet Farriseidet-Porsgrunn på Vestfoldbanen endret fra enkeltsporet bane med kryssinger til et dobbeltsporprosjekt og med krav til høyere hastighet. Med disse endringene, er alle de nye store investeringsprosjektene på jernbane enten startet opp eller under planlegging. Til Alnabru godsterminal ble det i Nasjonal transportplan 2010–2019 foreløpig avsatt 1 mrd. kr til en større terminalutvidelse. Som det framgikk av stortingsmeldingen var prosjektet på det tidspunktet ikke ferdig planlagt, og det forelå ikke endelige kostnadsanslag.

Nær alle farledsprosjekt og fiskerihavneprojekt i Kystverkets handlingsprogram 2010–2013 er gjennomført eller startet opp. I tillegg er flere prosjekt fra handlingsprogrammet 2014–2019 framskyndet til 2012 eller 2013.

Reisetidsreduksjoner i transportnettene reduserer avstandskostnadene. De største reisetidsgevinstene på riksvegnettet i perioden 2010–2013 er oppnådd på E6 på strekningen mellom Trondheim og Alta og på strekningen E39 Bergen-Ålesund. Reisetidsgevinstene på de enkelte rutene har vært opp mot 15 minutter. Alle reisetidsgevinstene på riksvegnettet som ble forutsatt i perioden er ikke oppnådd, men de fleste vil komme noe senere. Dette skyldes forsinkelser i framdriften av noen av de store prosjektene sammenliknet med forutsetningene i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Driftsstabiliteten på jernbane har blitt betydelig bedre i løpet av planperioden. Det har vært lengre stengningsperioder pga. et omfattende og nødvendig vedlikeholdsarbeid på jernbanenettet. Oslo-prosjektet har sammen med prioriteringen av drift og vedlikehold gitt gode resultater, med færre driftsavvik pga. feil ved infrastrukturen. I tillegg har togselskapene lagt ned en betydelig innsats i å redusere sin andel av forsinkelsestidene. Samlet sett har dette ledet til et mer pålitelig togtilbud for de reisende.

Gjennom bygging av kollektivfelt og tiltak for gående og syklende på riksvegnettet er framkommeligheten for lokal kollektivtransport, syklende og gående styrket. Det tilrettelegges i alt 167 km for gående og syklende i perioden 2010–2013. Lokale og regionale myndigheter i de største byområdene har gjort en stor innsats for å styrke kollektivtransporten de siste årene. Det har vært små endringer i hastigheten i rushtiden, noe som bl.a. skyldes en markant økning i passasjertall, som har gitt økte forsinkelser på holdeplasser.

Havne- og farvannsloven trådte i kraft 1.1. 2010. Hovedmålsettingen med loven er å etablere et juridisk rammeverk som bidrar til at havnene utvikles til intermodale knutepunkt og loven skal legge til rette for effektiv og sikker havnevirksomhet bl.a. gjennom tettere samarbeid mellom havner.

Farledsutdypinger som er gjennomført og startet opp i perioden bidrar til økt framkommelighet og bedre sikkerhet til sjøs.

Gjennom Avinor er det opprettholdt og videreutviklet et moderne og desentralisert lufthavnett. Dette har stor betydning for bosetting og sysselsetting i hele landet.

2.1.3.2 Bedre trafikksikkerhet

Målrettet arbeid for økt trafikksikkerhet på veg har gitt resultater. Tallet på trafikkdrepte er redusert med 30 pst. siden 2005.

Regjeringens mål for planperioden var å redusere antall drepte og hardt skadde med minst en tredel i 2020. Dette innebar at tallet skulle reduseres til maksimalt 775 drepte og hardt skadde i 2020. Delmålet for 2013 var 950. Reduksjonen i tallet på hardt skadde og drepte har gått vesentlig raskere enn dette, fra et nivå på om lag 1 600 i 2000 til et foreløpig anslag på om lag 770 i 2012. Reduksjonen var særlig stor i perioden 2008 til 2012. Bygging av firefeltsveg med fysisk adskilte kjørebane, midtrekkverk og forsterket midttoppmerking har vært høyt prioritert. I løpet av perioden 2010–2013 vil det være bygd midtrekkverk på 110 km riksveg i tillegg til om lag 60 km firefeltsveg. Ved inngangen til 2014 vil riksvegnettet ha om lag 770 km møtefri veg, som omfatter firefeltsveg og to- og trefeltsveg med midtrekkverk. Sammen med Statens vegvesen har en rekke aktører som Trygg trafikk, politiet, kommuner, Helse- og sosialdepartementet og Utdanningsdirektoratet samarbeidet for å få ned ulykkestallene i vegtrafikken.

På jernbanen, for sjøtransporten og i luftfarten er det høye sikkerhetsnivået videreført. De viktigste virkemidlene for å opprettholde det høye sikkerhetsnivået på jernbane har vært å sørge for tilstrekkelige med ressurser til drift, vedlikehold og investeringer i sikrere infrastruktur. Videre har målrettede tiltak for å hindre sammenstøt mellom tog, tunnelsikring, skredsikring og tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger stått sentralt. Jernbaneverket har drevet et omfattende arbeid internt for å forbedre sikkerhetsforståelsen og sikkerhetskulturen.

Sikkerheten i norsk luftfart ligger i verdens toppen. Avinor har de siste årene gjennomført

flere sikkerhetsinvesteringer ved norske lufthavner og har i planperioden særlig arbeidet med ytterligere å forbedre sikkerhetskulturen. Bedre kvalitet på rapporteringen av luftfartshendelser og oppfølging og avvik gir mulighet til læring og bedring av systemet.

Sjøtransporten i Norge er en trygg transportform. Det registreres relativt få ulykker som medfører personskader eller forurensning. Konsekvensene av enkeltulykker kan imidlertid bli betydelige, så det er viktig med forebyggende sjøsikkerhetstiltak for å holde ulykkesfrekvensen lav. Det er gjennomført flere sjøsikkerhetstiltak de senere årene, blant annet etablering av løpende overvåking av skipstrafikken i norske havområder ved Vardø sjøtrafikkentral, rutetiltak langs hele kysten og utdyping av farleder. Blant tiltakene framover vil det være viktig å vedlikeholde og modernisere navigasjonsinnretningene langs kysten og å utvikle videre overvåkingen av skipstrafikken.

2.1.3.3 Miljø

Transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er opptrappingen av innsatsen på jernbane et av de viktigste tiltakene for å bidra til dette.

Norske klimagassutslipp har økt med 5,8 pst. i perioden 1990–2011. I 2011 var utslippene fra transport 13,6 mill. tonn CO₂-ekvivalenter og utgjorde 25,5 pst. av de nasjonale klimagassutslippene. Transport omfatter her utslipp fra innenriks person- og godstransport. Årlige utslipp fra sektoren har vært tilnærmet stabile siden 2007. Dette skyldes bl.a. styrking av CO₂-komponenten i engangsavgiften, vedtatt innføring av strengere CO₂-krav til nye biler i EU, teknologisk utvikling, kollektivtiltak og omsetningskrav for biodrivstoff på 3,5 pst.

Utslippene av NO_x er redusert så langt i planperioden. Høye konsentrasjoner av NO₂ i flere større byer har imidlertid utløst behov for lokale tiltak. Likevel er antall personer som er bosatt langs riksveg og som er utsatt for NO₂ redusert i planperioden. Antall personer utsatt for svevestøv langs hele vegnettet har økt, samtidig som det har vært en reduksjon i antall dager med høye konsentrasjoner i byområdene pga. iverksatte tiltak. Reduksjonen i utendørs støyplage fra vegnettet har ikke vært like stor som forutsatt i første fireårsperiode. Dette skyldes at negative effekter som følge av bl.a. trafikkvekst, utligner positive effekter av støytiltak. Støybelastningen fra jernbane

har over det siste tiåret blitt betydelig redusert. Innfasing av nye og mer stillegående tog, skinnesliping og støyskjerming bidrar til dette.

I løpet av perioden 2010–2013 vil 112 av 179 registrerte konflikter mellom veg og biologisk mangfold være utbedret. Manglende måloppnåelse skyldes bl.a. at en i arbeidet med utbedringer har kommet fram til at enkelte konflikter ikke kan løses uten å flytte vegen. Det vil derfor ikke være mulig å løse alle konfliktene. Eksempler på dette kan være der vegen ligger tett inntil et lakseførende vassdrag.

Det er i Nasjonal transportplan 2010–2019 redegjort for forventede inngrep i viktige kulturminner, kulturlandskap og dyrket jord, samt naturreservat, nasjonalparker og landskapsvernområder i planperioden. Av jernbaneanlegg som er ferdige eller blir ferdige i 2010–2013 har ingen medført inngrep i eller nærføring til kulturmiljø. Vegprosjekt medfører inngrep i 16 dekar. Ett prosjekt vil ha særlig stor negativ konsekvens for naturmiljø. Ved utgangen av perioden er det omdisponert om lag 60 dekar dyrket jord til jernbaneformål. Til vegformål er det omdisponert 920 dekar. Dette er vesentlig lavere enn forutsatt i Statens vegvesen sitt handlingsprogram, noe som skyldes mer presise kartlegginger etter hvert som prosjektene har blitt gjennomført, utsetting av prosjekt og feilregistreringer i prosjektfasen. Vegprosjekt som åpner i perioden har medført inngrep eller nærføring i 20 dekar viktig kulturlandskap og 142 dekar naturreservat.

Samlet antall registrerte hendelser med utslipp av olje og andre kjemikalier til sjøs har vært forholdsvis stabilt siden 2003. Det er ingen entydig utvikling i utslippsmengden fra 2003 til 2011. Årlig utslippsmengde påvirkes sterkt av enkelthendelser med store utslipp.

2.1.3.4 Universell utforming

Et universelt utformet transportsystem er ett av fire hovedmål i Nasjonal transportplan 2010–2019. Det ble lagt til grunn at nærmere 100 kollektivknutepunkt og 1 500–2 000 av totalt 6 500 holdeplasser på riksvegnettet skulle oppgraderes i løpet av tiårsperioden. I løpet av første fireårsperiode vil det ha blitt utbedret om lag 25 knutepunkt og 480 holdeplasser. Resultatene etter fire år viser at en har ikke kommet så langt på området som ventet. Det er et relativt nytt fagområde og ambisjonsnivået for planperioden har i ettertid vist seg å være satt for høyt. Planprosessene i forbindelse med tiltak for universell utforming har vist seg å bli mer omfattende enn først regnet med, og tilta-

kene har generelt hatt høyere kostnader enn antatt.

For jernbane ble det i Nasjonal transportplan 2010–2019 ikke satt et tallfestet ambisjonsnivå for utbedring av holdeplasser og stasjoner i planperioden, men det ble forutsatt at innsatsen skulle rettes dit tiltakene kan nå flest mulig reisende. Å realisere en universelt utformet jernbaneinfrastruktur er krevende, ikke minst pga. behovet for utbedringer av plattformer og utfordringer knyttet til at mange ulike togtyper skal kunne benytte jernbanenettet. Jernbaneverket har lagt vekt på å oppnå etappevis bedringer, der «tilgjengelighet» er et første steg i retning av universell utforming. Ved utgangen av første fireårsperiode er om lag 30 pst. av stasjonene vurdert som tilgjengelige.

Ved utgangen av perioden 2010–2013 vil 120 stasjoner etter planen ha anvisere/monitører som er teknisk forberedt for oppgradering til universell utforming. Riktig plattformhøyde er viktig for trinnfri ombordstigning i toget. I dag har bare om lag 15 pst. av plattformene den riktige høyden. På strekningene der de nye togene til NSB skal trafikkere, gjelder det om lag 20 pst. av plattformene.

Også innen luftfarten blir det arbeidet med oppgradering til universell utforming. På Oslo lufthavn, Gardermoen, blir det arbeidet med universell utforming både på eksisterende terminal og i forbindelse med utbygging av ny terminal. På de tre andre store lufthavnene er kravene om universell utforming forventet å være oppfylt med 70–80 pst. i 2013. Samferdselsdepartementet arbeider nå med en ny forskrift om universell utforming for norsk luftfart.

2.2 Planprosess

Det ligger en omfattende og inkluderende prosess bak denne meldingen. Departement, etater, fylkeskommuner, storbykommuner og organisasjoner har vært trukket med i prosessen. De statlige transportetatene (Jernbaneverket, Statens vegvesen og Kystverket) og Avinor har vært hovedaktører i forberedelsen av NTP. Det tverretatlige arbeidet har vært ledet av Statens vegvesen.

Arbeidet har vært basert på gjeldende ansvarsdeling mellom forvaltningsnivåene, men med enda sterkere medvirkning fra fylkeskommunene som følge av forvaltningsreformen og sterkere vekt på sammenhengen mellom regionalt og nasjonalt transportnett. Forvaltningsreformen har gitt fylkeskommunene større muligheter for å prioritere mellom tiltak for veg og kollektivtrafikk

med sikte på å utvikle et helhetlig og robust transportsystem på regionalt nivå. Hvilke transportløsninger som velges regionalt har likeledes betydning for den statlige transportpolitikken. Kommunenes ansvar for arealplanlegging og havner er tilsvarende av stor betydning for å påvirke transportutviklingen og legge til rette for gode transportløsninger.

I den regionale prosessen har det blitt etablert regionale kontaktutvalg, der transportetatene og Avinor og regionale myndigheter har møttes. I tillegg til fylkeskommunene, er de fire største byene trukket særskilt inn i planarbeidet og en representant fra fylkesrådmannskollegiet har deltatt i etatens og Avinors styringsgruppe for å få en sterkere kopling mellom forvaltningsnivåene. Som tidligere har det vært avholdt regionvise møter på politisk nivå. Synspunkter og innspill fra fylkes- og storbykommuner undervegs har gitt verdifulle bidrag i alle faser av arbeidet, både når det gjelder beskrivelse av utfordringer og aktuelle løsninger. Også lufthavner utenfor Avinor med rutedrift har vært er trukket inn i planarbeidet.

Det har også blitt avholdt jevnlig møter med interesse- og brukerorganisasjoner.

Det er gjennomført regionvise møter med næringslivet, hvor både bedrifter og organisasjoner som representerer transportbrukere og transportbedrifter har deltatt. Oppsummering av hovedkonklusjonene fra disse møtene ble presentert på transportbrukerkonferansen i regi av ulike interesseorganisasjoner for næringslivet høsten 2011.

Etatenes og Avinors arbeid med grunnlagsmaterialet til Nasjonal transportplan 2014–2023 ble gjennomført med utgangspunkt i retningslinjer fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Arbeidet ble lagt opp i to faser; utredningsfasen og planfasen. Utredningsfasen skulle avdekke problemstillinger som krever spesiell oppmerksomhet framover, mens det i planfasen skulle utarbeides forslag til anbefalt strategi med statlig investeringsprogram og program for drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur.

Det er i tillegg gjennomført flere store utredninger som ikke er inkludert i utredningsrapporten:

- Spørsmålet om høyhastighetsjernbane i Norge ble utredet av Jernbaneverket som en separat utredning. Høyhastighetsutredningen ble lagt fram 25. 1. 2012.
- Nordområdeutredningen ble gjennomført av transportetatene og Avinor, og var et faglig innspill til arbeidet med etatens og Avinors planforslag. Arbeidet ble inndelt i to faser. Første

fase ble avsluttet i november 2010, mens andre fase ble avsluttet i juni 2010.

Det er gjennomført en rekke konseptvalgutredninger (KVU-er) med tilhørende ekstern kvalitets-sikring (KS1) for de prosjektene med kostnadsanslag over 750 mill. kr og hvor det er konseptuelle valg. Dette gir grunnlag for regjeringens beslutning om videre planlegging av de ulike prosjektene.

2.3 Transportetatenes og Avinors planforslag

2.3.1 Hovedtrekk i planforslaget

Etatene og Avinor la fram sitt planforslag 29.2. 2012. Planforslaget er et viktig innspill til arbeidet med denne stortingsmeldingen. Forslaget ble utarbeidet på bakgrunn av retningslinjer fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. I retningslinjene var det fastsatt sektorvise plantekniske økonomiske rammer. Den plantekniske rammen tok utgangspunkt i Nasjonal transportplan 2010–2019, og de rammer som var angitt for perioden 2014–2019. Det ble ikke gitt planrammer for Avinors virksomhet.

Planteknisk ramme tilsvarte 29 012 mill. 2011-kr årlig. Det ble dessuten gjort prioriteringer ved rammer som er 20 pst. lavere, samt 20 og 45 pst. høyere enn planteknisk ramme.

Med utgangspunkt i målene for transportpolitikken har etatene utviklet en rekke strategier for å møte utfordringene i transportsektoren.

Med utgangspunkt i en strategi for å ta igjen forfallet og hindre at nytt forfall oppstår, foreslår etatene en betydelig økning i midlene til drift og vedlikehold. Etatene viser til at et tidligere for lavt vedlikeholds nivå har ført til økende forfall. Det har også vært store kostnadsøkninger knyttet til driften av infrastrukturen. Viktige årsaker til dette har vært økt trafikk, høyere krav fra trafikantene, mer kompliserte tekniske anlegg og klimaendringer.

Det forventes en sterk befolkningsvekst og økt transportetterspørsel i de store byområdene. Etatene setter som mål at denne etterspørselen skal møtes med økt bruk av miljøvennlige transportformer som kollektivtransport, sykkel og gange. Etatene mener også at de store byene vil trenge finansiell bistand fra staten til investering og drift av de miljøvennlige transportformene. For å få til et godt samarbeid framover vil det være behov for forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommunene og kommunene.

For å redusere avstandskostnader og styrke regional utvikling foreslår etatene videre utbygging av transportnettet mellom regioner og byer og reduksjon av flaskehals. Oppfølgingen av regjeringens nordområdestrategi står sentralt.

Etatene mener at godstransporter over lange avstander i så stor grad som mulig bør gå med tog og skip. De foreslår tiltak direkte rettet mot transport av gods som kan flyttes fra veg til sjø og bane, og at det legges større vekt på hele transportkjeden (dør til dør). Samtidig pekes det på at det bør gjennomføres en bred samfunnsanalyse av godstransport for bl.a. å få mer effektiv godstransport og bedre utnyttelse av sjø og bane på lange avstander.

Etatene foreslår en bred trafikksikkerhetsinnsats på veg med et ambisiøst mål for reduksjon av antall drepte og hardt skadde. Ambisjonsnivået er avhengig av økonomiske prioriteringer og ramme. For de andre transportformene er det viktig å opprettholde og øke dagens høye sikkerhetsnivå.

For å redusere klimagassutslippene og bedre miljøet foreslår etatene å styrke miljøvennlige transportformer, gjennom restriksjoner for biltrafikken i byene, avgifter og andre incentiver for å redusere utslippene fra kjøretøyene. I tillegg skal reduksjon av klimagasser vektlegges mer ved planlegging og prioritering av infrastrukturprosjekt.

Nedbør, temperatur og vind har stor innvirkning på infrastruktur og trafikkavvikling. Som ledd i en klimatilpasning foreslår etatene tiltak for å styrke infrastrukturen slik at sårbarheten reduseres.

Dersom transportveksten som følger av befolkningsveksten i byer og bynære områder skal tas av miljøvennlige transportformer som for eksempel kollektivtransport, er det viktig at transportsystemet blir universelt utformet. Det vil gjøre disse transportformene mer attraktive og tilgjengelig for flere. Transportetatene prioriterer universell utforming av hele reisekjeder, noe som vil kreve samordning mellom mange aktører.

Etatene mener det er behov for å bedre planleggingen og gjennomføringen av prosjekt. Det arbeides med å gjøre planprosessene både raskere og mer effektive. Etatene peker også på at det er er nødvendig å sette av tilstrekkelig ressurser til planlegging for å kunne gjennomføre investeringstiltakene. Dette vil bidra til å sikre god bruk av midlene og gi tilfredsstillende kvalitet på investeringsprosjektene.

Etatene mener at potensialet for bompenger bør tas ut der det er hensiktsmessig, og at bom-

penger bør kunne brukes på jernbaneinvesteringer for eksempel i bypakker. Det bør tas i bruk mer brukerbetaling for å finansiere jernbaneinvesteringer, der slike investeringer gir store gevinster for brukerne.

Med utgangspunkt i strategiene foreslår etatene følgende prioriteringer:

- Øke midlene til drift i forhold til Nasjonal transportplan 2010–2019 i alle etatene. Viktige forklaringer på det økte behovet er: økt trafikk, økende forventninger til standard og at infrastrukturen skal være åpen til enhver tid, økte kostnader grunnet stadig mer teknisk kompliserte anlegg og store kostnadsøkninger for nye driftskontrakter.
- Øke vedlikeholdet opp til et nivå der transportinfrastrukturen ikke lenger forfaller. I alle transportformene, unntatt luftfarten, prioriteres fornying og tiltak for å utbedre infrastruktur med stort forfall. I vegsektoren lå vedlikeholdet i 2011 på et nivå som da ble vurdert å tilsvare behovet. Nye beregninger i arbeidet med planforslaget viser ifølge etatene, at nivået i vegsektoren må økes dersom forfallet ikke skal øke. Det er nødvendig å øke vedlikeholdet også i de andre transportformene. I jernbanesektoren prioriteres vedlikehold som er viktig for å ivareta sikkerheten og for å nå punktlighetsmålene for togtrafikken. Etatene forventer at klimaendringene vil øke vedlikeholdskostnadene allerede i kommende planperiode. Utbedring av dreneringssystem, veg- og banefundament og moloer, vil bidra til å gjøre infrastruktur mer robust for konsekvensene av klimaendringene. Det er behov for stor innsats for å utbedre tunneler og bruer.
- Innenfor programområdene prioriterer etatene sikkerhetstiltak høyst. På jernbanen er det foreslått sanering av planoverganger, skredsikring og andre sikkerhetstiltak. På sjøtransportsektoren prioriteres effektivisering av vedlikehold og modernisering av navigasjonsinnretninger, samt fornying av trafikksentraler. Statens vegvesen prioriterer møtefrie veger med bygging av midtrekkverk, tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker og påkjørsel av fotgjengere og syklister. Andre satsingsområder er bygging av kollektivfelt og universell utforming av holdeplasser og knutepunkt. Videre prioriteres utvidelse av de smaleste vegene slik at de kan gis gul midtlinje. På jernbanen er tiltak i knutepunkt og stasjoner samt kapasitetsforbedrende tiltak vektlagt. Ved en rammeøkning på 45 pst. foreslår transportetatene å avsette programområdemidler i veg-

sektoren til å styrke satsingen på miljøvennlige transportløsninger i byområdene.

- Fullføring av store investeringsprosjekt som pågår eller er vedtatt av Stortinget før planperioden 2014–2023. Nye store investeringsprosjekt utover de som var omtalt i Nasjonal transportplan 2010–2019, er prioritert først ved høyere planrammer enn planteknisk ramme. Hvis rammen økes med 45 pst., gir det grunnlag for satsing både på gods- og persontrafikk på jernbane, men ikke rom for å fullføre alle de store prosjektene som skal til for å kunne realisere for eksempel halvtimesfrekvens i det indre InterCity-trianglet i løpet av planperioden. På riksvegnettet er utbygging og utbedring av de viktigste vegene for næringslivet (E6, E18, E16 og E39) prioritert, noe som vil redusere avstandskostnadene og bedre sikkerheten. For å styrke godstransporten på sjø og bane er utbedring av riksvegtilknytting til havne- og jernbaneterminaler prioritert.

Den beregnede samfunnsøkonomiske nettonytten av prosjektene i etatenes prioriteringer er negativ innenfor både planteknisk ramme og +45 pst. rammen. For jernbaneprojekt er nettonytten beregnet til henholdsvis -18 og -39 mrd. kr, mens den for vegprosjekt er beregnet til henholdsvis -13 og -16 mrd. kr. Som en oppfølging av Ekspertutvalget for samfunnsøkonomiske analyser ble det i samarbeid med Finansdepartementet gjort enkelte endringer i beregningsforutsetningene. Dette er bl.a. lavere kalkulasjonsrente og lengre analyseperiode. Disse har virkning for beregningene som er gjort i denne meldingen og er nærmere omtalt i kapittel 2.4. Utbygging og utbedring av infrastrukturen vil gi betydelig nytte i form av bl.a. kortere reisetider og reduserte avstandskostnader. Investeringer på riksvegnettet er anslått til å redusere antall drepte og hard skadde med henholdsvis 47 og 84 i de to rammenivåene. I tillegg kommer andre typer tiltak.

2.3.2 Høringsuttalelser

Transportetatene og Avinors planforslag ble sendt på høring med frist ut juni 2012. Høringsuttalelsene er tilgjengelige på Samferdselsdepartementets nettsider. Departementene mottok om lag 170 høringsuttalelser. Alle fylkeskommunene og de fire største bykommunene har gitt uttalelser. I tillegg har transportutøvere, transportbrukere og organisasjoner innenfor bl.a. bytransport, miljøvern og transportsikkerhet uttalt seg til planforslaget. Også lokale partilag, selskaper, interesseor-

ganisasjoner for konkrete infrastrukturprosjekt og privatpersoner har sendt høringsuttalelser.

Høringsuttalelsene fra fylkeskommuner og de største byene er særlig vektlagt i arbeidet med meldingen til Stortinget. Andre innspill har også blitt gjennomgått og tatt hensyn til i arbeidet.

2.3.2.1 Høringsuttalelser fra fylkeskommunene og de fire største byene

Høringsuttalelsene fra fylkeskommunene dekker de fleste områdene i Nasjonal transportplan. Det er få merknader og kommentarer til målstrukturen og avveininger mellom hovedmålene. Gjennomgående i uttalelsene er ønsket om en markant økning i de økonomiske rammene sammenliknet med den plantekniske rammen. Dette begrunnes med behovet for bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for næringslivet. Å legge til rette for næringsliv og bosetting i hele landet gjennom regionforstørring er også vektlagt.

Et klart flertall av høringsuttalelsene er positive til planforslagets strategi for å møte utfordringene med befolkningsveksten i de største byområdene. En stor andel av uttalelsene peker på nødvendigheten av å prioritere utbygging av dobbeltspor i InterCity-triangelet på Østlandet fordi det er i Osloregionen det forventes størst vekst i innbyggertallet. Oslo-området fungerer som et nav i transportsystemet, og det er derfor av nasjonal interesse at det sikres et effektivt transportnett her. Et attraktivt togtilbud i og rundt Oslo vil også kunne bidra til å avlaste hovedstadsområdet, fordi dagpendling blir enklere og mer effektivt. Det ønskes at InterCity-strekningene bygges ut i høyhastighetsstandard.

Vegtransport får mest omtale, når man ser hele landet under ett. For region vest er ferjefri E39 med god standard høyest prioritert. Det vises til at strekningen er viktig for eksportnæringen og for å binde sammen næringsklynger på Vestlandet. En utbygging av E39 vil skape et større pendlingsomland og bidra til regionforstørring. I tillegg framheves en rekke andre vegstrekninger. Flere regioner ønsker at skredsikring prioriteres. I høringsuttalelsene fra region nord bes det om en økt investeringstakt i regionen, og det pekes på at Nordområdestrategien må følges opp ved konkret satsing.

Det er støtte til å overføre mer av godstransporten fra veg til sjø og jernbane, men det etterlyses statlig tilrettelegging og midler som bygger opp under en slik strategi. For maritim transport understrekes viktigheten av tiltak i farledene og utbedring av kaianlegg.

Høringsuttalelsene understreker at flytilbudet er viktig, og tar bl.a. opp problemstillinger rundt framtidig lufthavnstruktur og planlagte investeringer i lufthavnettet.

En hovedstrategi i planforslaget er økt prioritering av drift og vedlikehold. Dette får bred støtte i høringsuttalelsene. Det understrekes imidlertid at det er helt uaktuelt å ikke gjennomføre allerede vedtatte investeringsprosjekt. Fylkeskommunene argumenterer for at deres økonomiske rammer til drift og vedlikehold av fylkesveger må økes for at vedlikeholdsetterslepet på dette vegnettet ikke skal øke.

Fylkeskommunene og de største byene er samstemte i sin omtale av statlig planprosess. De ber om at Stortinget våren 2013 må fatte vedtak om mer effektive plan- og beslutningsprosesser, og bruk av prosjektfiansiering ved store utbyggingsprosjekt. I høringsuttalelsene pekes det på ulike utbyggings- og finansieringsformer som flerårige budsjetter for å sikre forutsigbar finansiering, infrastrukturfond, OPS (offentlig privat samarbeid), organisering av prosjektene som aksjeselskap, og lånefinansiering med statlige lån for store fylkeskommunale samferdselsprosjekt. Flere mener at kontantprinsippet med årlige budsjetter ikke fungerer godt nok, og at man må se på investeringene som oppbygging av realkapital, og ikke kostnader.

2.3.2.2 Høringsuttalelser fra statlige etater, organisasjoner og næringsliv

Høringsuttalelsene fra statlige etater, de ulike organisasjonene og næringslivet inneholder få synspunkter på målstrukturen. Folkehelseinstituttet og Helsedirektoratet har imidlertid et ønske om at det overordnede målet også dekker helseaspektet, og begrunner dette med at transportpolitikken har betydning for folkehelsen. Naturvernorganisasjonene viser til at transportsektoren er den største enkeltkilden til utslipp i Norge. Klima- og forurensningsdirektoratet og naturvernorganisasjonene støtter en satsing på kollektivtransport, sykkel og gange. Flere høringsinstanser påpeker helsegevinsten ved å sykle og gå.

Næringslivsorganisasjonene legger hovedvekten på behovet for å øke de økonomiske rammene. Når sagt alle høringspartene etterlyser en økning på minst 45 pst. Det er stor enighet blant de ulike organisasjonene og representantene for næringslivet om at det er en riktig strategi å prioritere drift og vedlikehold framfor investeringer. Imidlertid påpeker flere at man ikke kan nedprioritere investeringsprosjekt som allerede er ved-

tatt. I denne sammenheng framholder mange at planprosessene bør bli mer effektive, og det etterspørres alternative finansieringsformer. NHO støtter også dette, og mener staten bør ta i bruk OPS, flerårig budsjettering eller statlige prosjektfinansieringsmodeller. Drift og vedlikehold ivaretas best som funksjonskontrakter. NHO mener det er viktig at trafikkveksten i de største byområdene tas av kollektivtransport, sykkel og gange. Dette vil sikre nødvendig framkommelighet for næringslivets transport.

LO stiller seg bak ønsket om økte rammer, prioriteringen av drift og vedlikehold, samt effektivisering av planprosessene. Organisasjonen påpeker at egne utbyggingselskaper kan være gode løsninger. LO er spesielt opptatt av at transportpolitikken også legger til rette for gode og trygge arbeidsplasser.

Friluftorganisasjonene påpeker at hvordan vi reiser har mye å si for helsen, og ønsker en raskere utbygging av tiltak for gående og syklende. Satsingen på nasjonale turistveger får bred støtte. Miljøvernorganisasjonene ønsker en kraftigere satsing på jernbane og kollektivtransport, i tillegg til en ny klimaavgift for luftfarten. Det vises til at lokal luft- og støyforurensing, spesielt i byområder, har stor innvirkning på befolkningens helse. Også i denne sammenhengen er satsing på kollektivtransport viktig. Det etterlyses gjennomgående en sterk satsing på InterCity-strekningene. Organisasjonene og næringslivet framhever utbygging av InterCity-triangelet som godt egnet for prosjektfinansiering.

Mange av uttalelsene inneholder omfattende lister over prioriterte veg-, bane- og farledsprosjekt. Luftfarten er også grundig dekket, og framtidig lufthavnstruktur opptar mange. Også organisasjonene er opptatt av å få mer godstransport fra veg til sjø og jernbane. I denne sammenheng etterlyses effektive intermodale knutepunkt med rask, forutsigbar og kostnadseffektiv omlasting. Det er viktig med gode veg- og jernbaneforbindelser til havnene for å oppnå dette. Det ønskes også en fortsatt nedgang i offentlige avgifter og gebyrer for maritim sektor. For å oppnå en økt godstransport til sjøs eller med jernbane, ønskes en incentivordning med statlige midler som bidrar til å nå dette målet.

Norges Lastebileierforbund ønsker breddeutvidelser og gul midtstripe, samt flere døgnhvileplasser for langtransporten langs riksvegene. Norges Automobil-Forbund støtter kollektivsatsingen og minner om at innfartsparkeringer inn mot de store byene vil bidra til at dagpendlere lettere kan skifte fra privatbil til kollektivtransport. NSB støt-

ter utbyggingen av InterCity-området, og viser til at det er svært store forventninger til at kollektivtransporten skal løse utfordringene knyttet til transportsektoren.

2.4 Metodeutvikling og bruk av samfunnsøkonomiske analyser

Det pågår et løpende metode- og modellutviklingsarbeid knyttet til bl.a. samfunnsøkonomiske analyser og tverrsektorielle transportanalyser.

Transportmodellene for godstransport og persontransport er under kontinuerlig utvikling, oppdatering og uttesting. For godsmodellen er utviklingen av en logistikkmodul et viktig framskritt. Modellene kan nå beregne fordelingen mellom transportmidlene på en bedre måte. Dette er viktig for å analysere mulighetene for overføring av gods fra veg til sjø og bane. For de regionale persontransportmodellene er det viktig å kunne modellere effekter av kø. Dette er særlig viktig ved analyser av større prosjekt og pakker i by.

Transportmodellene brukes også til å lage prognoser for transportutviklingen på lang sikt. Det er særlig økonomisk vekst og befolkningsvekst som er drivkreftene bak transportveksten i disse prognosene. Dette er basert på framskrivinger fra Finansdepartementet og SSB. Eventuell nyskapt trafikk må analyseres i tilknytning til det enkelte prosjekt.

Samfunnsøkonomiske analyser blir i hovedsak gjort for investeringsprosjekt. Det arbeides med å inkludere drift og vedlikehold. Det ligger en felles metodikk bak nytte-kostnadsanalysene, men analysene er ulike i den grad de avspeiler ulikheter mellom transportformene. Et felles grunnlag er gjeldende Veileder i samfunnsøkonomiske analyser og tilhørende rundskriv fra Finansdepartementet 2005.

Regjeringen nedsatte 18.2.2011 et ekspertutvalg for å gjennomgå rammeverket for samfunnsøkonomiske analyser og vurdere eventuell utbygging og spesifisering av retningslinjene for nytte-kostnadsanalyse. Utvalget la fram NOU 2012:16 Samfunnsøkonomiske analyser 3.10. 2012. Mange av tilrådingene kan ikke bli implementert før Finansdepartementet har oppdatert Veileder i samfunnsøkonomiske analyser og rundskriv. Dette gjelder bl.a. beregning av CO₂ prisbaner.

I forståelse med Finansdepartementet er det gjort enkelte endringer i samsvar med ekspertutvalgets tilrådingene. Disse endringene ligger til grunn for analysene i denne meldingen, og er som følger:

- Kalkulasjonsrenten er nå 4 pst. (tidligere 4,5 pst.).
- Analyseperioden er nå 40 år (tidligere 25 år).
- Restverdiberegninger må som tidligere foretas i de tilfellene infrastrukturens levetid er lengre enn analyseperioden. Beregningsmåten er endret fra en skjematisk formel til en videreføring av netto nyttestrømmer fra analyseperiodens slutt til prosjektets levetid er nådd. Dette vil i praksis ha størst betydning for deler av jernbaneinfrastrukturen og farledsutbedringer og fiskerihavner.

I tillegg til disse endringene, som er en direkte oppfølging av ekspertutvalgets tilrådninger, er det allerede gjennomført realprisjusteringer av enkelte priser og verdsetninger. Denne justeringen er basert på et arbeid gjort av COWI i 2010. Ekspertutvalget tilrår at verdien av spart tid og verdien av et spart statistisk liv realprisjusteres med realveksten i BNP pr. innbygger, som i praksis er svært lik den justeringen som allerede er foretatt. Andre av ekspertutvalgets tilrådninger, som å lage karbonprisbaner, ligger noe lenger fram i tid.

I tillegg til den generelle metodeutviklingen er forbedring av statistikkgrunlaget viktig. Modeller og andre metoder blir aldri bedre enn den statistikken de bygger på. En videreutvikling og forbedring av kvaliteten på statistikken er derfor en prioritert oppgave. For persontransport har vi hatt nasjonale reisevaneundersøkelser. Den siste ble gjennomført i 2009/2010 (RVU 2009) av TØI. Disse gir et svært omfattende og detaljert datamateriell som brukes i en rekke analyser og ligger bak persontransportmodellene. Arbeidet med RVU 2013 har nå startet opp. For godstransport har statistikken vært dårligere, men i 2009 gjennomførte SSB den første norske varestrømsanalysen for Samferdselsdepartementet. Denne har forbedret statistikkgrunlaget for godsmodellen.

I nytte-kostnadsanalyser inngår virkninger som ikke omsettes i markeder, og hvor det derfor ikke finnes markedspriser. Eksempler på dette er verdien av spart reisetid i private reiser, verdien av sparte liv og personskafer i trafikken og verdien av å redusere ulike miljøbelastninger. Disse verdiene blir anslått gjennom verdsettingsstudier

og er nå oppdatert basert på Den norske verdsettingsstudien (TØI/Sweco rapport 1053/2010).

Til Nasjonal transportplan 2014–2023 har transportetatene og Avinor utviklet en felles ny metode for å beregne klimagasseffekt av utbygging og drift av ny infrastruktur samt omfattende oppgraderinger i transportsektoren. Dette gjør at klimagassutslippene er sammenliknbare mellom sektorene. Metoden beregner LCA (Life-Cycle Assessment) som omfatter hele prosjektets livsløp. Livsløpsvurderingen summerer miljøpåvirkning og utslipp fra innsatsfaktorer i alle faser i levetiden for prosjektet, uavhengig av tid og sted. Utslipp som skjer utenfor Norge beregnes der dette er mulig og anses som relevant.

Det er tidligere bare blitt beregnet klimagassutslipp som følger av bruken av transportmidlene. Utvikling av den nye metoden gjør at det nå også kan beregnes klimagassutslipp fra utbygging og drift av infrastrukturen. Begge typer utslipp inngår i de samfunnsøkonomiske analysene av store prosjekt i meldingen, jf. kapittel 15 der det for alle prosjekt over 750 mill. kr som foreslås startet opp i første fireårsperiode er oppgitt:

- Endring i CO₂-utslipp fra trafikken pr. år
- Totale utslipp CO₂-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet

Prissettingen av klimagassutslippene bygger på middelscenario fra Klimakur 2020 (Vurdering av framtidige kvotepriser. En rapport fra etatsgruppen Klimakur 2020, SFT 2009). Prisbanen (i 2012-kr) er oppgitt under for enkelte år, mens prisen for mellomliggende år blir interpolert:

- 2015: 220 kr/tonn
- 2020: 335 kr/tonn
- 2030: 836 kr/tonn

Som tidligere omtalt vil Finansdepartementet på bakgrunn av anbefalingene i NOU 2012: 16 oppdatere Veileder i samfunnsøkonomiske analyser. Dette arbeidet vil også omfatte tilrådingene i NOU 2012: 16 om at karbonprisbaner bør utarbeides av Finansdepartementet i samråd med andre berørte departementer. Når dette foreligger vil de nye karbonprisbanene bli tatt i bruk i samfunnsøkonomiske analyser i transportsektoren.

3 Utviklingstrekk og perspektiver



Figur 3.1 Vi blir stadig flere og reiser stadig mer.

Foto: Olav Heggø

3.1 Internasjonale utviklingstrekk, konsekvenser for Norge

3.1.1 Globale utviklingstrekk

Globalisering innebærer økende økonomisk integrasjon mellom land. Bak dette ligger det faktorer som teknologisk utvikling med kraftig fallende transport- og kommunikasjonskostnader samt en mer åpen økonomi. Reduksjoner i toll og andre hindre mot handel, økt kapitalflyt over landegrensene og utvikling innen IKT, er viktige elementer i globaliseringen. En voksende verdensøkonomi med inntektsvekst globalt er en sterk drivkraft for økt handel og økt gods- og persontransport. Det er en gjensidig avhengighet mellom inntektsvekst og handel, og det er en sterk sammenheng mel-

lom BNP-vekst, transportvekst og velstand. Beskrivelsen under bygger i stor grad på Perspektivanalyser (2010) fra etatenes og Avinors utredningsarbeid til Nasjonal transportplan 2014–2023.

Den internasjonale handelen med varer og tjenester har vokst raskere enn den samlede produksjonen. Fra 1980 til i dag er verdenshandelen femdoblet. Som andel av verdens samlede BNP, har verdenshandelen økt fra 36 pst. i 1980 til om lag 55 pst. i 2008 jf. St.meld. nr. 9 (2008–2009) Perspektivmeldingen. EU regner med en vekst på om lag 2 pst. pr. år i den globale handelen. Med samme veksttakt fram til 2040 vil den internasjonale handelen ha økt med 80 pst. Innenfor EU regner man med en vekst i godstransporten på 1,5 pst. per år. Det tilsvarer 55 pst. fram til 2040. Den omfattende uroen i verdensøkonomien med bl.a. gjeldskrise i

EU-landene og USA gir midlertidig redusert etterspørsel etter varer og tjenester, og redusert handel og transport. Dette skaper usikkerhet om utviklingen framover. Globale klimaendringer fører til at gjennomsnittstemperaturen på jorda stiger, noe som bl.a. vil medføre endringer i nedbørsmønstre. Ifølge FNs klimapanel (IPCC spesialrapport om håndtering av ekstremvær og katastrofer av 18.11.2011) ser en allerede en økning i hetebølger og kraftigere nedbørsperioder med tilhørende hyppig tørke og flom, som med stor sannsynlighet skyldes klimaendringer. Dette vil tilta, men med store regionale variasjoner, som det er knyttet betydelig usikkerhet til hvordan vil arte seg. Det forventes kraftigere orkaner/tropiske sykloner, men antakelig ikke større antall. Effekten av dette for de enkelte land og regioner avhenger også av hvor sårbare de er. Framtidige klimaavtaler kan medføre innføring av nye virkemidler for å redusere klimagassutslippene, men også her er usikkerheten stor.

Under FNs klimakonvensjon har man blitt enig om at målet er å begrense global oppvarming til under to grader. En utvikling i tråd med togradersmålet vil i følge FNs klimapanel kreve at verdens samlede utslipp av klimagasser reduseres med 50–85 pst. fram mot 2050 sammenliknet med nivået i 2000. Etter forhandlingsmøtet i Durban i 2011 ble det klart at en ny og bred klimaavtale med juridisk bindende karakter skal tre i kraft i 2020.

Veksten i verdens utslipp har i flere år vært sterkere enn det som er forenelig med togradersmålet. International Energy Agency (IEA) peker på at verden må komme i gang med omfattende utslippsreducerende tiltak innen 2017 dersom vi skal kunne nærme oss en togradersbane. Beregninger fra FNs miljøprogram viser at uten ytterligere tiltak vil utslippene i 2020 ligge 30 pst. over det som er forenelig med en togradersbane. Studien viser videre at utslippene fra transportsektoren må reduseres med om lag en tredel sammenliknet med referansebanen.

Både klimaendring og klimapolitikken kan komme til å påvirke både inntektsutviklingen, kostnader og lokalisering av produksjon globalt. Klimaendringene forventes å påvirke transportsektoren betydelig framover, bl.a. ved at infrastrukturen blir mer utsatt.

Globale endringer i produksjon av varer og tjenester og økte private inntekter medfører økt etterspørsel etter persontransport. Flere og lengre fritidsreiser har ført til at turisme har blitt en stor næring. Det er særlig omfanget av reiser med

fly som blir påvirket, men også etterspørsel etter transport med andre transportmidler.

Det har blitt lettere å dele opp produksjonen av varer i ulike produksjonsprosesser. Utviklingen går i retning av at de enkelte oppgaver i større grad blir utført der det er billigst. I tradisjonelle industriland er arbeidsplasser lagt ned som følge av at produksjonen er flyttet til land med lavere lønnskostnader. Endringer i produksjons- og transportkostnader kan i framtiden gi andre handelsmønstre enn vi ser i dag.

Økt grad av produktspesialisering og endring i produksjonsmønstre påvirker hele logistikksystemet i bedriftene. Dette påvirker igjen transportomfang, transportmønstre og transportmideldeling. Strukturelle endringer som følge av globaliseringen skjer også hos transportørene og logistikkbudriftene. Disse endringene påvirker hvordan transportene blir utført i dag og vil bli utført i framtiden. De største logistikkbudriftene opererer over hele verden, tilbyr en rekke tjenester og får stadig mer dominerende stilling.

Det har parallelt vært en utvikling med konsentrasjon av produksjon, lager og distribusjonspunkter, reduserte transportkostnader, utvikling av informasjonsteknologi og nye helhetlige logistikk-løsninger. Det har blitt mulig å nå større markeder fra færre distribusjonspunkter, og distribusjonsopplegget kan gjøres ferdig i produksjonslandet. Sentraliseringen har gitt gevinster som er større enn de økte transportkostnadene som følge av lengre transportavstander. Logistikksystemene har blitt globale. Dette gir også sterke føringer på logistikk-løsningene i det enkelte land fordi valg av transport- og logistikk-løsning tas for større regioner samlet.

En av de transportmessige konsekvensene er sterk økning i varehandel med oversjøisk transport. Den sterkt voksende interkontinentale handelen har medført en overgang til stadig større containerskip i oversjøisk drift. Globaliseringen og de logistikk-messige endringene har for Europa gitt en kraftig konsentrasjon av oversjøisk trafikk til et avtagende antall større havner, noe som også vil påvirke matetrafikken til Norge. Den oversjøiske trafikken forventes å øke globalt, men muligens med noe lavere vekst enn tidligere.

I Europa har det innenfor EU vært en lang prosess der landene har blitt stadig tettere økonomisk integrert. Dette har bidratt til kraftig vekst i vare- og tjenestehandelen innad i EU, men også EUs handel mot omverdenen har økt kraftig. EU er Norges viktigste handelspartner og Norge er del av EUs indre marked. Veksten i varehandel og godstransport har vært vesentlig høyere i de nye

EU-landene enn i de øvrige. Lagerstrukturen har endret seg fra mange lagre, til få sentrallagre, med regionale satellitterminaler. Etter utvidelsen av EU har mange sentrallagre flyttet østover i Europa. Dette har økt øst-vest-transportene, og for Norges del har dette bidratt til en økt andel import ved vegtransport via Sverige.

I EU beregnes jernbanen å få en relativt større vekst enn tidligere, men veg og nærskipfart vil fortsatt dominere godstransporten. Flere forhold begrenser framføringshastigheten for godstogtrafikk i Europa. Mer omfattende tollbehandling og øvrig kontroll samt manglende samtrafikkveie (interoperabilitet) er eksempler på dette. Transportinfrastrukturen har også betydelige kapasitetsproblemer på kontinentet. Pågående arbeid i EU for å effektivisere markedet for gods med jernbane forventes å forbedre jernbanens konkurransekraft i positiv retning.

3.1.2 Utviklingen i Europa, hovedtrekk i EUs hvitbok

EU la fram sin hvitbok om transport; «Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system», 28. mars 2011. I hvitboken foreslås mange ambisiøse mål og målkonfliktene er betydelige.

Hvitboken foreslår en strategi for EUs transportpolitikk fram til 2050 om et konkurransedyktig transportsystem som vil øke mobiliteten, fjerne store barrierer i nøkkelområder, redusere veksten i drivstoffbruket og øke sysselsettingen. Samtidig forventes forslagene å lede til en dramatisk reduksjon i Europas importavhengighet av olje, samt kutt i klimagassutslippene fra transportsektoren på 60 pst. i 2050. For å nå dette vil det kreves en transformasjon av dagens europeiske transportsystem. I 2050 vil nøkkelmålingene inkludere:

- Ikke lenger biler med konvensjonelt drivstoff i byer
- 40 pst. bruk av bærekraftig lavkarbondrivstoff i luftfarten; minst 40 pst. kutt i utslippene fra skipsfarten
- Et 50 pst. skift i mellomdistanse InterCity passasjerer og godstrafikk fra veg til bane og sjø

Virkemidlene må i stor grad utvikles videre. Det presenteres ikke et investeringsprogram, men foreslås et mulig finansieringssystem. Hvitboken legger grunnlaget for de neste årenes arbeid i Kommisjonen. Utfordringene beskrives på følgende måte:

- Behov for drastisk å redusere klimagassutslippene i verden.
- Økt konkurranse i den globale økonomien.
- Økte kjøproblemer, svekket tilgjengelighet og infrastrukturforskjeller i det utvidete EU.
- Økende oljepris og fortsatt oljeavhengighet. Utfordring for klima og lokalt miljø.

I det interne markedet for transport i EU er det behov for videre effektivisering. Hovedstrategien er å utvikle et sammenhengende transportområde, med et indre marked for transport. Det vil være behov for å fjerne flaskehalser og andre barrierer som i dag begrenser mulighetene for å utvikle et felles indre transportmarked og et effektivt multimodalt transportsystem. Det settes imidlertid mål for transportmiddelfordeling der sjø og bane skal styrke sin relative andel av transporten. Godstransporten forventes å øke med 40 pst. i 2030 og litt over 80 pst. innen 2050, sammenliknet med 2005-nivå. Passasjertrafikken forventes å vokse med 34 pst. innen 2030 og 51 pst. innen 2050. Det legges hovedvekt på kjernenettverket (TEN-T) og fullfinansiering (bruker-betaler-prinsippet) av utbygging, drift og vedlikehold av nettverket gjennom å bygge opp et fond basert på brukerbetaling for infrastruktur. Finansieringsbehovet er grovt anslått til 1 500 mrd. euro fram til 2030.

Det legges opp til å få til bedre samsvar i rammebetingelsene mellom transportformer ved å unngå vridninger som kan følge av ulike avgifts- og skatteregimer. Videre foreslås å inkludere (internalisere) eksterne kostnader (forurenserbetaler-prinsippet) på veg i disse systemene. Samme prinsipp legges imidlertid ikke til grunn for andre transportformer. Avveining mellom effektiv transport og miljø- og energihensyn er krevende, men «redusert mobilitet er ikke et alternativ». Det legges opp til ulike strategier for langdistansetransport, transport mellom byer og bytransport.

Olje forventes å bli en knappere ressurs i kommende tiår, og i økende grad utvunnet fra ustabile deler av verden. Oljeprisene forventes mer enn doblet mellom 2005-nivå og 2050. Det er et mål i hvitboken å bryte oljeavhengigheten uten å miste effektivitet eller redusere mobiliteten, noe som bare kan skje gjennom å bruke mindre og renere energi. Ny teknologi både for kjøretøy og trafikkstyring vil være viktige elementer i dette. Alternative energikilder for transport vil være en sentral utfordring siden oljeprodukter som drivstoff utgjør om lag 96 pst.

Utfordringene på energi- og klimaområdet er store og henger nært sammen. Det skisseres i

hvitboken et behov for utslippsreduksjoner på 80–95 pst. i forhold til 1990-nivå i 2050. Det legges opp til at transportsektoren skal ta om lag 60 pst. av denne reduksjonen. Det er et mål at utslippene i transportsektoren skal ned til 20 pst. under nivået i 2008 i 2030. Dette innebærer at utslippene fortsatt vil være 8 pst. over 1990-nivå.

Kø- og kapasitetsproblemer, spesielt på veg og i luftfarten, er en stor utfordring. Infrastrukturen er ulikt utviklet i øst- og vest-Europa. Det er behov for å utjevne forskjellene og utvikle infrastrukturen. Køkostnadene vil øke med 50 pst. fram mot 2050 og det forventes økt tilgjengelighetsgap mellom senter og periferi. Det legges opp til en blanded strategi gjennom arealplanlegging, styrket kollektivtransport, bruk av prismekanismen (vegprising) sykkel og gange, slik at miljø- og køproblemene kan reduseres. Et effektivt kjernenettverk multimodalt mellom byer vil også bidra.

Hovedtrekk i den norske kommentaren til EUs hvitbok er at Norge støtter visjonen som er uttrykt i Hvitboken og understreker behovet for å utvikle en politikk for å møte utfordringene som er beskrevet. Det trekkes fram at det er positivt med et enhetlig transportmarked, noe som kan redusere avstandskostnadene ved transport. Områder som fremheves som av spesiell interesse for Norge er:

- Oppnåelse av ett enkelt Europeisk transportmarked og fjerning av barrierer
- Ambisiøse miljøstandarder og klimapolitikk med bruk av økonomiske virkemidler og fokus på forskning og innovasjon
- En transportpolitikk som er differensiert mellom spredt og tettbefolkede områder
- Et høyt nivå på sikkerhet og trygghet i transportsektoren.

Et element i dette er EUs modernisering av TEN-T-politikken, med vekt på å utvikle et effektivt kjernenettverk. Viktige tiltak vil være å øke kapasiteten, fjerne flaskehals og legge til rette for intermodale transportløsninger der det er hensiktsmessig.

Norske elementer i dette kjernenettverket er bl.a. veg og jernbaneforbindelsene til Stockholm og Gøteborg, Oslo havn, Narvik havn og Oslo lufthavn, Gardermoen. Norge er ikke med i den finansielle delen av TEN-T. Det vises til kapittel 15 for nærmere omtale av TEN-T. I kommentaren påpekes at det er behov for fleksible løsninger med mulighet for å føre en differensiert politikk mellom by og land. Tallfestede mål om transportmiddelfordeling blir for rigid, og det kan være en konflikt mellom mål for transportmiddelfordeling

og målet om å utvikle et effektivt og enhetlig marked. Dette er en utfordring sett i lys av EUs ønske om en mer enhetlig politikk. Kommisjonen understreker imidlertid i sitt svar til den norske kommentaren at subsidiaritetsprinsippet fortsatt skal gjelde. Norge er positive til at EU legger opp til en ambisiøs politikk for å redusere klimagassutslipp.

Ved behandlingen av hvitboken i Europaparlamentets transportkomité (TRAN) var komiteen enig i norske innvendinger til hvitboken på noen viktige områder. Det ble foreslått mer konkrete mål for CO₂ i 2020 og at «forurenser-betaler»-prinsippet bør gjelde alle trafikkslag. Komiteens syn om at mål for transportmiddelfordeling må fastsettes etter geografiske og transportmessige forhold går i samme retning som norske synspunkter. Tilsvarende gjelder påpekingen av at sosiale forhold og arbeidsbetingelser i alle trafikkslag må nøye gjennomgås før videre markedsåpning, særlig i vegsektoren (kabotasjerestriksjonene). EUs hvitbok vil bli fulgt opp gjennom særlige rettsakter på de ulike områdene.

3.2 Nasjonale utviklingstrekk, perspektiver på transportbehovet

3.2.1 Drivkrefters betydning og utfordringer for transportsystemet

Internasjonale drivkrefter og trender vil legge sterke føringer på transportutviklingen i Norge framover. Det er den enkelte transportbruker og transportør som velger transportløsning innenfor de rammene den internasjonale utviklingen og den nasjonale transportpolitikken setter for transportområdet. Norske myndigheters handlingsrom og virkemidler er særlig knyttet til utvikling av den nasjonale transportinfrastrukturen, bl.a. gjennom investeringer og rammebetingelser for sektoren. I tillegg påvirker myndighetene transportbruk, transportbehov og transportetterspørsel gjennom nasjonale virkemidler. Beskrivelsen under bygger i stor grad på utredningsrapporter fra transportetatens og Avinors arbeid med Nasjonal transportplan 2014–2023. Til grunn for disse ligger bl.a. TØI-rapportene 970/2008 og 1013/2009.

På noen områder forventes utviklingen i Norge å avvike noe fra de globale trendene. Relativt høy inntektsvekst og nettoformue gjør Norge bedre rustet til å møte uroen i verdensøkonomien enn mange andre land. Framtidsutsiktene er likevel mer usikre enn tidligere. Norge har en næringsstruktur der energisektoren og råvarer er av stor betydning. Globaliseringen og tilhørende

omstillinger av næringsliv, handel og logistikk påvirker transportomfang, transportmønster og transportmiddelfordeling i Norge. Norsk økonomi er i stor grad basert på utstrakt handel med utlandet.

Det forventes en betydelig inntektsvekst i Norge fram mot 2040. Inntektsutvikling er en viktig drivkraft for transporttettersspørselen. For persontransport påvirkes spesielt etterspørselen etter lange reiser, særlig ferie og fritidsreiser. Lange flyreiser øker mest, men også bilreiser øker betydelig. Korte reiser påvirkes lite av inntektsvekst, men desto mer av befolkningsvekst. Det er en tilsvarende sterk sammenheng mellom inntektsutvikling og vekst i godstransport. De siste tiårene har den prosentvise veksten i godstransporten vært større enn den prosentvise veksten i BNP. Veksten i godstransport forventes å være sterk også i årene framover. Den økonomiske veksten og veksten i verdenshandelen vil gi økt transporttettersspørsel. Sjøtransporten vil dominere utenrikshandelen kraftig, men økt import forventes også å gi mer lastebiltransport over grensen. Dette blir først og fremst en utfordring for vegsystemet på Østlandet, der det allerede tidvis er kapasitetsproblemer. For lange personreiser finnes det i liten grad reelle alternativer til flyreiser, slik at luftfartens betydning forventes å øke.

Økt handel og produksjon i Norge gir også vekst i innenlandsk godstransport. Jernbane forventes å øke relativt sett mest, men lastebil og skip vil fortsatt dominere totalt sett. Det vil stille krav til kapasiteten i spor og terminaler. For vegtransporten ventes økningen i godstransport særlig å utfordre kapasiteten på Østlandet og i de største byregionene. Regjeringens godsstrategi er presentert i kapittel 10.

Persontransport, spesielt med fly, har blitt viktigere for næringslivet. Dette gjelder både for norske importører og eksportører av varer og tjenester. Kunnskapsbasert tjenesteproduksjon er særlig avhengig av flytransport, og slike virksomheter har fått større næringsmessig betydning i Norge. Også for vareproduksjon og -distribusjon har persontransporten blitt viktigere fordi produksjonssystemene er mer oppsplittet og fordelt på flere land. Behovet for kontakt på tvers av landegrensene øker og kan ikke fullt ut dekkes av kommunikasjonsteknologi.

Transporten av norsk import og eksport er beregnet å øke slik at en får en samlet vekst på 35–40 pst. målt i tonnkm fram til 2040. Importen forventes å øke vesentlig mer enn eksporten, men eksporten vil fortsatt være størst. Lastebil beregnes å øke relativt mest, spesielt for importen, men

sjøtransport vil fortsatt dominere kraftig med totalt 82 pst. av antall tonn og 92 pst. av antall tonnkm. Vegtransporten vil fortsatt ha en relativt liten andel, 15 pst. i tonn og 9 pst. i tonnkm av den totale utenrikshandelen. En stor andel av utenrikshandelen er råvarer til industrien. Kun 20 pst. av eksporten og 25 pst. av importen er i dag ferdigvarer.

Oslofjorden vil fortsatt dominere som anløpssted for konsumvarer som kommer med skip. Oslo er største havn, men fordelingen mellom havnene i regionen kan endres. Containerandelen på skip har økt fra 20 pst. i 1999 til 50 pst. i 2007. Om lag hver fjerde importcontainer inneholder varer fra Kina. Importen kommer mest på skip, men lastebil har økt mest. Forbruksvarer med høy verdi importeres i hovedsak fra EU og Asia.

De siste årene har det vært en kraftig økning i lastebiltransport over svenskegrensen ved Svinesund. Spesielt øker andelen utenlandske semitrailere. Drøyt halvparten (57 pst.) av godset inn til Norge over Svinesund kommer fra Sverige, mens 43 pst. har Sverige som transitland. Sverige er foran Danmark de viktigste omlastningslandene for gods til Norge. Deretter følger Nederland, Tyskland og Belgia. Handelen med EUs nye medlemsland har økt, men totalt er andelen fremdeles lav. Trenden med å legge flere sentrallagre i Øst-Europa, øker lastebiltransporten til Norge. Økt lastebiltransport er en utfordring både for framkommelighet, trafikksikkerhet og miljø. Den skjeve retningsbalansen i utenrikshandel kan forsterke utfordringene på vegnettet ytterligere. I vegtransporten over Svinesund dominerer importen kraftig. Dette kan bidra til at eksportører tilbys billige lastebiltransporter ut av landet. Der som det innføres fri kabotasje i EU/EØS antas det å forsterke denne utviklingen, noe som vil skape store utfordringer for den norske transportnæringen både når det gjelder sosial dumping og transportsikkerhet. Det vil imidlertid også kunne gi billigere transport for norsk næringsliv.

Importen av konsumvarer ankommer i hovedsak grossister i Osloregionen for videre innenriks distribusjon. Det har vært en sterk sentralisering av engroshandelen til Osloregionen, noe som bl.a. øker fyllingsgraden i lastebilene. Dette gir økt avstand til kundene, men også mer effektiv vareflyt og billigere transport fram til kunden.

Reisevanene for befolkningen utvikler og endrer seg gradvis over tid. For den samlede reiseaktiviteten vil sannsynligvis befolkningsveksten bety langt mer enn den gjennomsnittlige endringen i reiseaktivitet til den enkelte. Det er størst relativ vekst i befolkningen fra 67 år og eldre, men

også betydelig vekst i aldersgruppen 25–66 år. Befolkningen blir eldre og flere eldre vil ha god helse og bedre økonomi enn tidligere. Dette vil føre til en høyere reiseaktivitet for disse aldersgruppene. På den andre siden er det grunn til å tro at disse reisene i mindre grad vil foregå i rush-tiden hvor kapasiteten er knapp, særlig i de tett befolkede områdene. Arbeidet med universell utforming har en viktig funksjon for å møte utfordringer knyttet til flere eldre, jf. kapittel 13.

Uten nye tiltak forventes en stor del av befolkningsveksten å komme i storbyregionene og vil forsterke kapasitetsutfordringene i transportsystemet der belastningen allerede er størst. Arbeidsreiser utgjør en betydelig andel av personreisene. Det er krevende å møte behovet for arbeidsreiser både for veg- og kollektivtransport, fordi hoveddelen av transporten skal avvikles innenfor relativt korte tidsintervaller morgen og ettermiddag.

Områdene med størst vekst er Stavangerregionen, Osloregionen (inkl. Drammen), Kristiansandsregionen, Bergensregionen og Trondheimsregionen. Andelen som bor i byregionene utvikler seg fra 70 pst. i 2010 til 74 pst. av den totale befolkningen i 2040. I Oslo-området er folketallet beregnet å øke fra 1,2 mill. til 1,65 mill. Dette vil gi 1,5 mill. nye reiser pr. døgn. De langsiktige kapasitetsutfordringene i Oslo-området, Bergen, Stavanger og Trondheim blir dermed svært viktige. En mer konsentrert bosetting gjør det imidlertid lettere å legge til rette for miljøvennlige transportløsninger som for eksempel kollektivtransport. Hvordan regjeringen vil møte disse utfordringer er omtalt i kapittel 9.

De mindre byene og resten av landet ventes å få lavere befolkningsvekst enn de større byområdene. Dette er vist i tabell 3.1 nedenfor.

Utviklingen av transportsystemet er viktig for å skape robuste bo- og arbeidsmarkeder bl.a. for å styrke norsk næringslivs konkurransevne og opprettholde bosettingen i mindre sentrale strøk. Avstandskostnadene i og mellom landsdelene kan reduseres gjennom reduserte reisetider og transportkostnader og ved økt regularitet og pålitelighet i transportsystemet. Regjeringens politikk på dette området er omtalt i kapittel 8.

Klimaendringene fører til mer ekstremt vær i Norge. Mer nedbør over året, oftere og kraftigere flommer særlig om våren og tørkeperioder om sommeren, skaper utfordringer for infrastrukturen. I årene framover forventes det mer skred, setningsskader og perioder med sprengkulde som gir økt telehiv mv. Veksten i transporten gjør det utfordrende å redusere utslippene av klimagasser. Regjeringen har satt seg ambisiøse mål om å redusere norske utslipp og omstille Norge til et lavutslippssamfunn fram mot 2050. Det vises til omtalen i kapittel 12 og 14.

Klimaendringer fører også til at isen i Arktis reduseres raskere enn tidligere antatt. Mindre havis i Polhavet gjør nye områder tilgjengelige og fører generelt til større aktivitet. Dette vil kunne innebære endrede mønstre for sjøtrafikk i et lengre perspektiv.

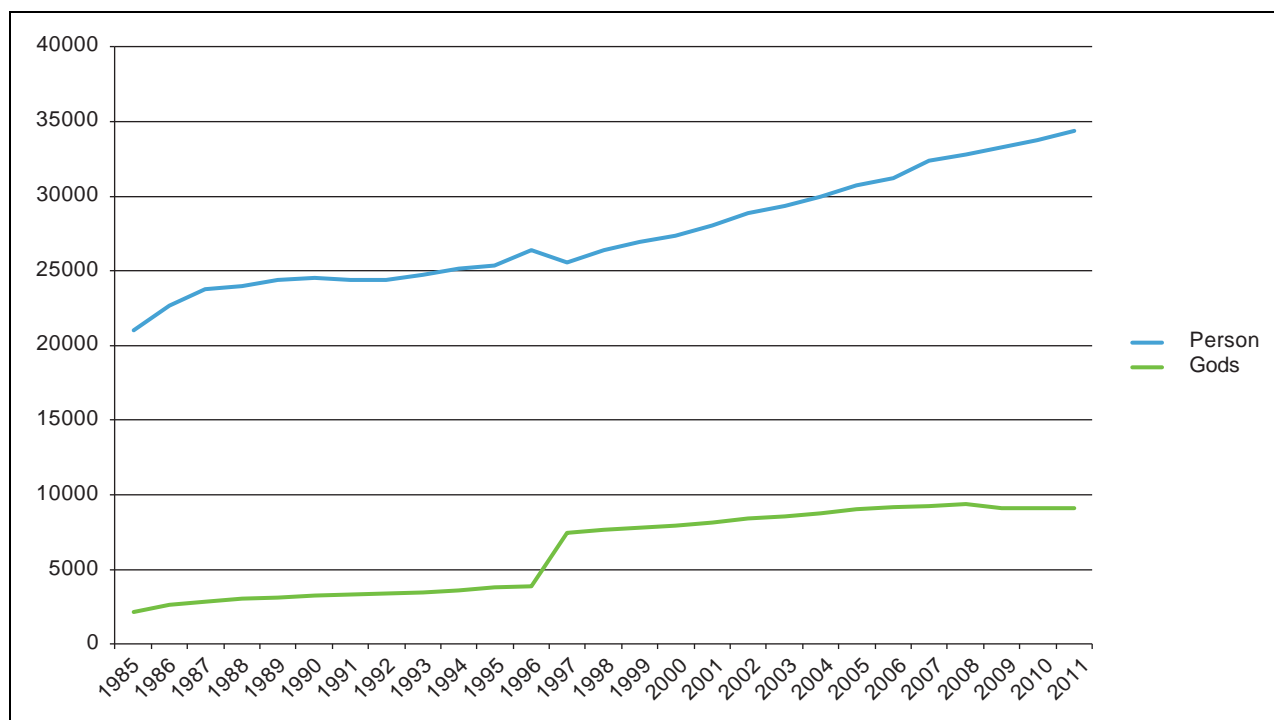
3.2.2 Hovedtrekk i transportutviklingen

Fra 1945 har folkemengden i Norge økt med om lag 60 pst. I samme periode har godstransportar-

Tabell 3.1 Befolkningsvekst i ulike framskrivingsalternativer fra utgangen av 2011 til utgangen av 2030 etter sentralitet. Pst.

	1990–2011	2011–2030		
		Middel	Høy	Uten netto innvandring
Minst sentrale kommuner	–0,38	0,32	0,65	–0,33
Mindre sentrale kommuner	0,16	0,57	0,90	–0,08
Noe sentrale kommuner	0,38	0,82	1,13	0,18
Mest sentrale kommuner	1,05	1,24	1,58	0,47
Hele landet	0,76	1,05	1,38	0,30
– Herav i alderen 20–66 år	0,96	0,75	1,14	–0,07
Østlandet	0,89	1,12	1,46	0,36
Herav i alderen 20–66 år	1,06	0,84	1,23	–0,01

Kilde: Statistisk sentralbyrå



Figur 3.2 Innenlands trafikkarbeid på veg 1985–2011. Mill. kjøretøykilometer

Kilde: TØI rapport 1227/2012

beidet økt med 8 ganger og persontransportarbeidet med 16 ganger.

Innenlands trafikkarbeid på veg måles i *kjøretøykilometer* og omfatter både gods- og persontransport, uavhengig av hvor mange personer eller hvor mange tonn gods kjøretøyene transporterer. Det er egnet til å vise utviklingen i belastning på vegnettet, samt å utlede hvordan miljø- og ulykkesbelastningen som følge av økt trafikk vil utvikle seg. Miljø- og ulykkesbelastning vil også avhenge av andre forhold som bl.a. transportmideldeling, kjøretøyteknologi, infrastruktur, reguleringer, kontrollvirksomhet og holdninger hos trafikantene. Tilsvarende benyttes togkilometer for å beregne kapasitet på jernbanenettet.

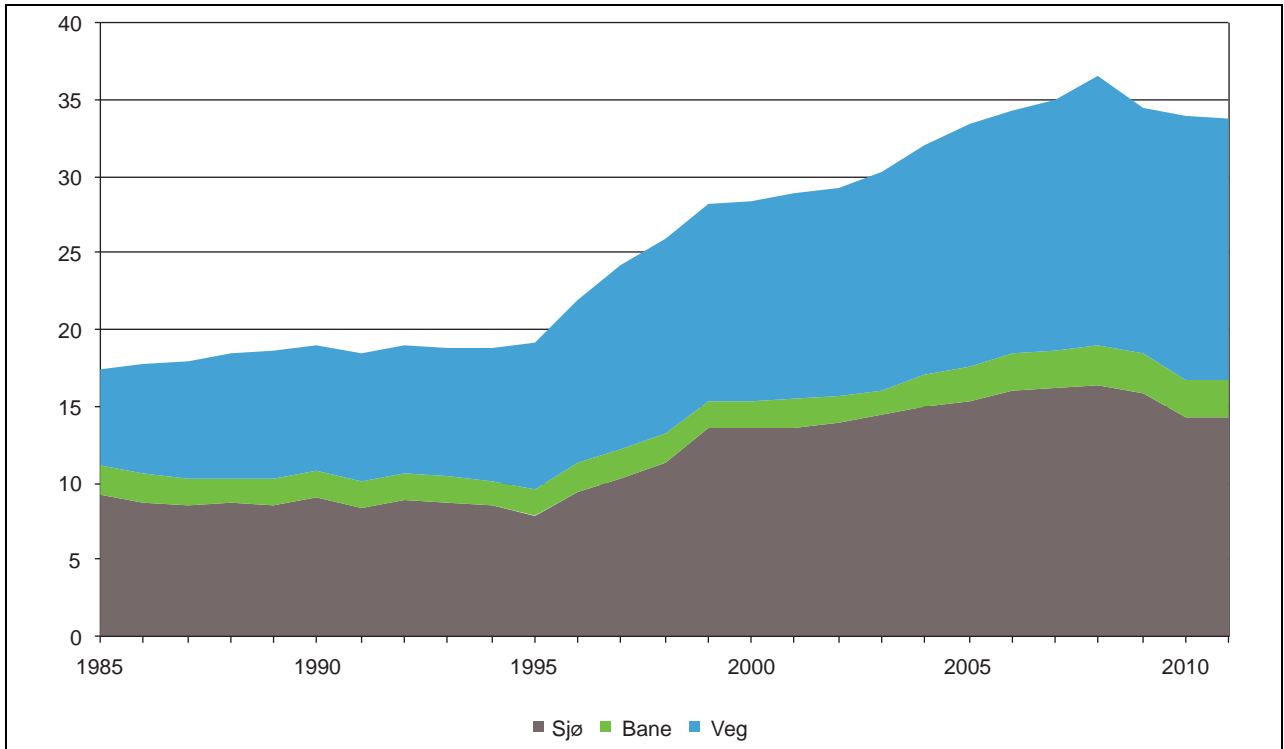
Innenlands persontransportarbeid (målt i personkilometer) og *Innenlands godstransportarbeid* (målt i tonnkilometer) brukes for å vise utviklingen av transportomfanget. Dersom en bil med fire personer kjører 12 km har den utført et trafikkarbeid på 12 kjøretøykilometer og utført et persontransportarbeid på 48 personkilometer. Trafikkarbeid kan altså bare brukes for vegtrafikk, men for både gods- og persontrafikk. Når man viser transportarbeid skiller det mellom gods og person, og man kan bruke dette for å vise utviklingen til de ulike transportformene, og hvordan forholdet mellom disse endres.

Utviklingen de siste 25 årene, fra 1985 til 2011, for trafikkarbeid er vist i figur 3.2. Den norske delen av en utenlandstransport er ikke med, bare transport innad i Norge. Den kraftige økningen i trafikkarbeid for gods fra 1996 til 1997 skyldes sannsynligvis at det er brukt et nytt beregningsgrunnlag f.o.m. 1997.

Figur 3.3 og 3.4 viser innenlands gods- og persontransportarbeid. Som det framgår av disse figurene går mesteparten godstransporten på veg og sjø, mens veg tar mesteparten av persontransporten. De andre transportmidlene har viktige roller og funksjoner i det norske transportsystemet, men i avgrensede deler av transportmarkedet. Flytransport tar en stor del av de lange personreisene. Toget har en viktig rolle for persontransport i storbyregionene og har en høy andel av godstransporten på enkelte av de lengre strekningene. Persontransport med båt er av stor betydning for mange øysamfunn og kystområder med dårlig eller ingen vegforbindelse.

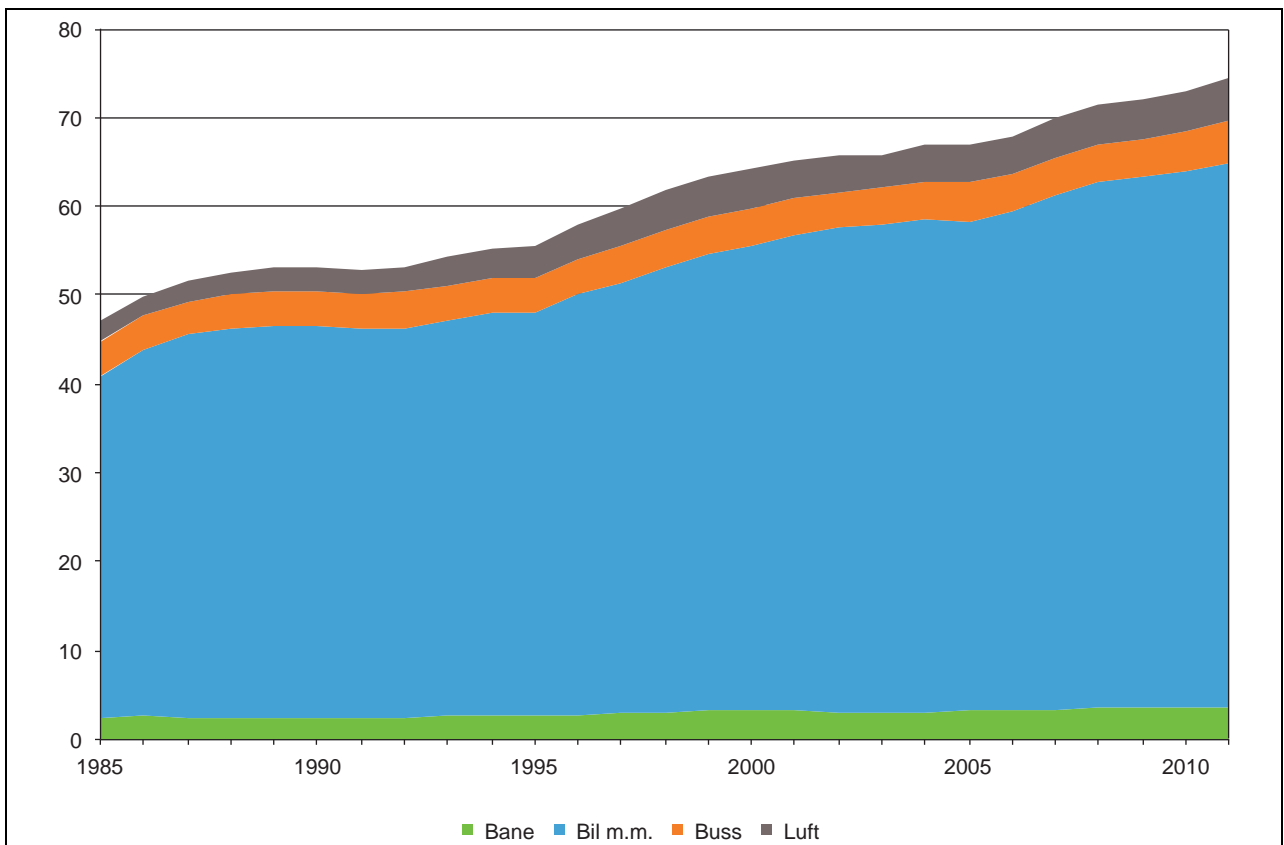
3.2.3 Konkurransflater for gods- og persontransport

Det er til dels ulike drivkrefter som virker på etterspørselen etter gods- og persontransport og på konkurranseforholdet mellom transportmidler.



Figur 3.3 Innenlands godstransportarbeid 1985–2011 mill. tonnkilometer

Kilde: TØI rapport 1277/2012



Figur 3.4 Innenlands persontransportarbeid 1985–2011 mill. personkilometer

Kilde: TØI rapport 1227/2012

Den generelle økonomiske utviklingen i Norge og i resten av verden har betydning for omfanget og fordelingen av både person- og godstrafikk. Det vises også til omtalen av EUs hvitbok om transportpolitikken i kapittel 3.1.2. Befolkningsutviklingen og den geografiske fordelingen av denne har særlig betydning for omfanget og fordelingen av persontransport, jf. kapittel 3.2.4.

Som for andre goder har transport en tilbuds- og etterspørselsside. Tilbudssiden består bl.a. av kapasitet og standard på infrastrukturen inkludert terminaler og tilbudet av kollektivtransport. Særlige virkemidler som kan influere på etterspørselen vil være priser eller kostnader (inkludert bompenger/vegprising og drivstoffavgifter) og reguleringer (fartsgrenser, tekniske krav/restriksjoner, bruk av egne kjørefelt m.m.).

Godstransport

Markedsandelene i godstransportarbeidet i 2011 er om lag 42 pst. på sjø, 50 pst. på veg og 7 pst. på jernbane. Det omfattende vegnettet gir betydelig fleksibilitet. For sjø og jernbane må transporten oftest kombineres med vegtransport i startpunkt, endepunkt eller begge, noe som medfører omlastningskostnader og økt tidsbruk. Sjø og bane har kostnadsfortrinn ved transport av store godsmengder over lange avstander. Kombinerte transportere (sjø- eller banetransport over mesteparten av transportavstanden – med vegtransport i start- og/eller endepunkt) kan være et kommersielt lønnsomt alternativ hvis transporten er tilstrekkelig lang. Ved kortere avstander (under 50 km) går nesten all transport med lastebil. Når transportavstanden øker, øker også skip og togs andeler. Lastebil har likevel den største andelen målt i transporterte tonn fram til om lag 500 km. Godstransport med fly utgjør små volumer, men har stor enhetsverdi og er særlig viktig for varer som må raskt fram.

Konkurransesflatene for godstrafikk avhenger av typen gods og transportavstand. For små forsendelser og relativt korte avstander er det ikke noe reelt alternativ til vegtransport. For store forsendelser og over lengre avstander har sjø- og banetransport derimot et konkurransefortrinn og det kan være konkurranseflater mellom de ulike transportmidlene. Forskjeller i framføringstid og leveringssikkerhet påvirker også konkurransen. Dette ser vi særlig for flyfrakt. I følge TØI (TØI-rapport 1125/2011) finnes det ikke entydige tall for avstand som viser om et alternativ er konkurransedyktig mot bil. Derimot er det for typiske partistørrelser avstander hvor transportkjeder

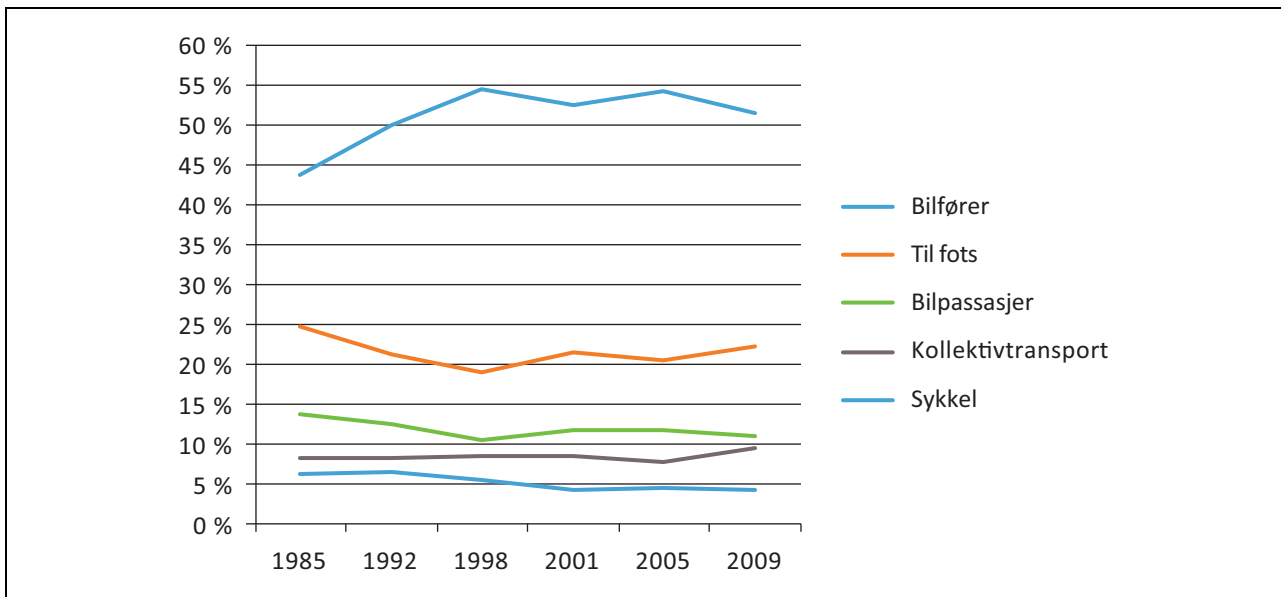
med jernbane er mer kostnadseffektiv enn biltransport, eller andre avstander hvor en transportkjede med skip er mer kostnadseffektiv enn med bil. Det blir advart mot å ta tallene som mer enn en indikasjon, men avhengig av varetype ligger avstanden på mellom 250 km (stykkegods/jernbane) og 650 km (tømmer/skip). Avstandsgrensene vil i tillegg til varetype også avhenge av partistørrelse, mulighet for å oppnå konsolidering med andre forsendelser, distribusjons- og henteavstander og eventuell direkte tilknytning (havn eller spor). For nærmere omtale av konkurranseflater og virkemidler for å påvirke disse vises til kapittel 10.

Persontransport

Markedsandelene i persontransportarbeidet er om lag 88 pst. på veg, 6 pst. på luftfart, 5 pst. på bane og 1 pst. på sjø. Buss utgjør ca. 7 pst. av totalt antall personkm, jf. figur 3.4. I bane inngår all skinnegående kollektivtrafikk. NSB er den viktigste aktøren nasjonalt, mens trikk og t-bane har stor betydning i Oslo-området.

Jernbane og sporveg dekker til dels ulike markeder. I 2011 fraktet NSB 51 mill. passasjerer, mens trikk og T-bane (Oslo, Bergen og Trondheim) fraktet 137 mill. passasjerer. Ser vi på gjennomsnittlig reiselengde blir bildet et annet. Gjennomsnittlig reiselengde er 52 km for NSB og 4,6 km for sporveg. For lange reiser, samt for deler av landet som er dekket av kortbanenettet, er fly et alternativ. Veksten i det innenlandske transportarbeidet har vært særlig stor for flytransport, og særlig i Nord-Norge. Ifølge RVU 2009 dominerer bil på reiser under 300 km. Når reiselengden er over 450 km, har fly større markedsandel enn bil, og på de aller lengste reisene dominerer fly. Markedet for togreiser er mindre avstandsfølsomt, mens det er få bussreiser over 450 km.

Hvilke transportmidler man velger er bestemt av bl.a. transporttilbudet der den enkelte bor. Figur 3.5 viser utviklingen i fordelingen på transportmidler. Det er ikke dramatiske endringer på nasjonalt nivå, men det er store forskjeller mellom de store byene og resten av landet. RVU 2009 viser også at Oslo og de andre større byene skiller seg ut ved en større andel reiser til fots. Bosatte i storbyene reiser også mer kollektivt. De har kortere avstander til kollektivtransport og et bedre transporttilbud, men også i mindre grad tilgang på bil enn personer bosatt i andre områder. Arbeidsreisene (til/fra jobb) står for toppbelastningen av veg- og kollektivsystemene i byområdene. En ser en utvikling hvor unge i storbyene



Figur 3.5 Transportmiddelbruk på daglige reiser. 1985–2009

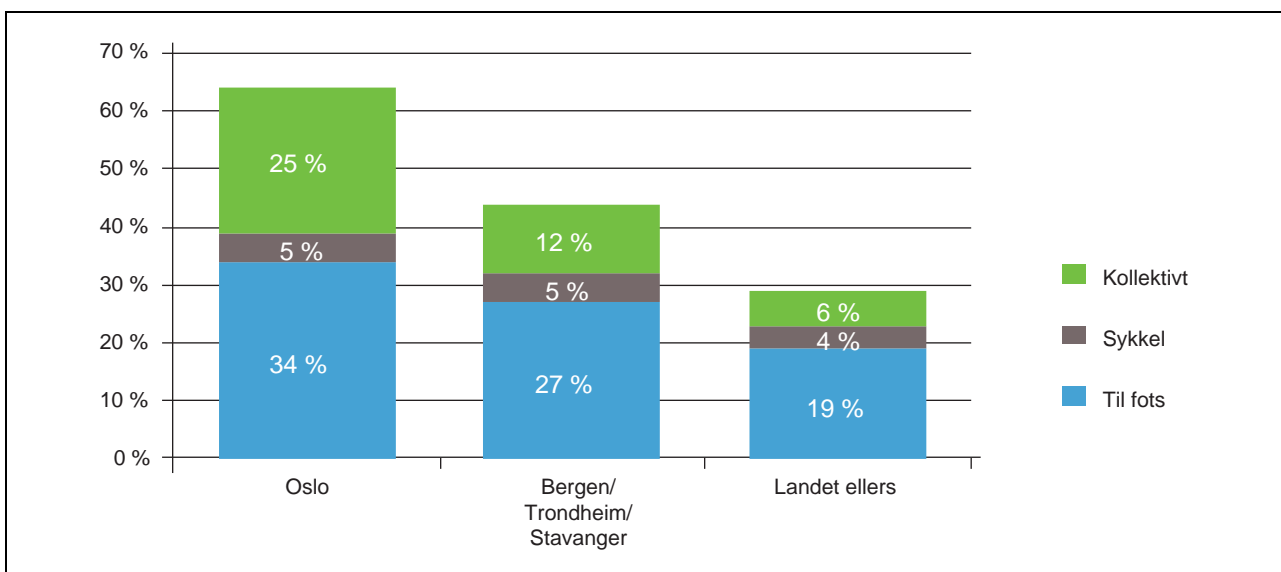
Kilde: RVU 2009, Faktaark-transportmiddelfordelingen

utsetter å skaffe seg førerkort, noe som også bidrar til å begrense utviklingen i storbyenes interne biltrafikk.

I løpet av en gjennomsnittsdag tilbakelegger personer bosatt i Oslo en kortere strekning enn folk bosatt andre steder i landet. Dette er først og fremst færre tilbakelagte kilometer med bil. De reiser imidlertid lenger enn andre med kollektive transportmidler. Omegnen til Oslo skiller seg ut med klart lengst bilkjøring, jf. figur 3.7. En forklaring til dette kan være at kollektivtilbudet er dårligere, bl.a. pga. manglende tverrforbindelser. Kollektivsystemet rundt de største byene vektlegger

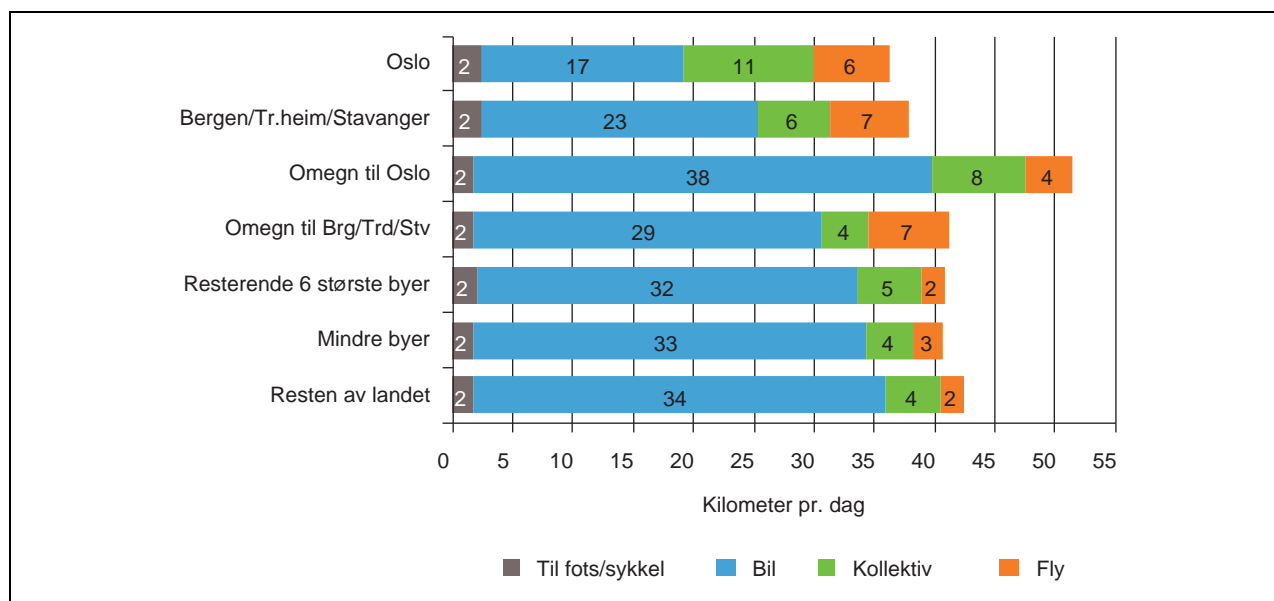
inn-ut forbindelser. Dette gjelder særlig skinnegående transport, mens busser er mer fleksible. Når både arbeidstakere og arbeidsplasser flytter ut fra de sentrale byområdene, endres behovet for arbeidsreiser. Kombinasjonen av dårligere kollektivtilbud og bedre, ofte gratis, parkering fører til mer bilbruk til arbeidsreiser og andre private reiser.

Det vil i byområdene være viktig å legge til rette for en kombinasjon av tiltak for å få en overgang fra bil til kollektive løsninger. Dette er nærmere omtalt i kapittel 9.



Figur 3.6 Transportmiddelvalg på reisen etter bosted. 2009

Kilde: RVU 2009, Faktaark-transportmiddelfordelingen



Figur 3.7 Daglig reiselengde etter bosted og transportmiddel. 2009

Kilde: RVU 2009, Faktaark-transportmiddelfordelingen

3.2.4 Framskrivninger – grunnprognoser

For å kunne gjennomføre samfunnsøkonomiske analyser av prosjekt må det foreligge prognoser over utviklingen av trafikken for de ulike sektorene. Slike prognoser er også et grunnlag for mer avgrensede vurderinger av for eksempel miljøbelastning og ulykkesutvikling. Prognosene gir fylkesvise gjennomsnittstall, og ved behov kan man også ta ut strekningsvise anslag på trafikkvekst for de ulike transportmidlene.

Befolkningsvekst og økonomisk vekst er drivkreftene i grunnprognosen. Til grunn for prognosene er det ikke forutsatt noen ny politikk eller ny infrastruktur utover det som alt er vedtatt. Det er også fortsatt at relative priser er konstante over tid. Grunnprognosene må vurderes som langsiktige etterspørseldrevne prognoser, hvor svingninger i aktivitetsnivå på kortere sikt er jevnet ut. Samferdselsprosjekt kan føre til nyskapt trafikk

og en flytting av trafikk fra andre ruter og transportmidler. Dette inngår ikke i grunnprognosene, men må analyseres ved det enkelte prosjekt eller prosjektpakke.

Framskrivningene som brukes i meldingen er hentet fra TØI-rapport 1126/2011 Grunnprognoser for godstransport til Nasjonal transportplan 2014–2023 og TØI-rapport 1122/2011 Grunnprognoser for persontransport. Til grunn for prognosene ligger en betydelig oppgradering av modellapparatet. Det er brukt befolkningsprognoser fra SSB (juni 2010). Økonomiske inngangsdata er hentet fra Perspektivmelding 2009, St.meld. nr. 9 (2008–2009).

Befolkningsprognosen som er brukt i framskrivningene er ganske lik den som ble brukt i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019, men gir noe lavere befolkningsvekst fram til 2030. De fleste fylkene har fått nedjustert sine progno-

Tabell 3.2 Utvikling i transportmiddelfordelt innenlands transportarbeid for gods eksklusiv røolje og gass. Mill. tonnkilometer for 2008 og årlige vekstrater i pst.

	2008	2008– 2014 pst.	2014– 2018 pst.	2018– 2024 pst.	2024– 2030 pst.	2030– 2043 pst.	2008– 2043 pst.
Lastebil	19 107	2,4	2,3	2,1	2,3	1,5	2,0
Skip	20 341	0,8	1,0	1,1	1,4	0,9	1,0
Jernbane	4 804	1,8	1,4	3,9	1,6	1,9	2,1
Sum	44 252	1,6	1,6	1,9	1,9	1,3	1,6

Kilde: TØI rapport 1126/2011

Tabell 3.3 Utvikling i transportmiddelfordelt innenlands transportarbeid for persontrafikk. Årlige vekstrater i pst.

	2010– 2014 pst.	2014– 2018 pst.	2018– 2024 pst.	2024– 2030 pst.	2030– 2043 pst.	2043– 2060 pst.	2010– 2060 pst.
Bil	1,49	1,22	1,11	1,16	0,91	0,87	1,02
Buss	0,26	0,08	0,43	0,73	0,69	0,64	0,56
Båt	0,90	-0,34	0,83	1,27	1,00	0,84	0,84
Tog	3,33	0,83	1,00	1,11	0,99	0,92	1,16
Fly	2,04	1,67	1,51	1,36	1,04	1,07	1,28
Øvrig Kollektiv	1,06	0,75	0,92	0,80	0,67	0,52	0,70
Sum	1,50	1,12	1,07	1,13	0,90	0,87	1,00

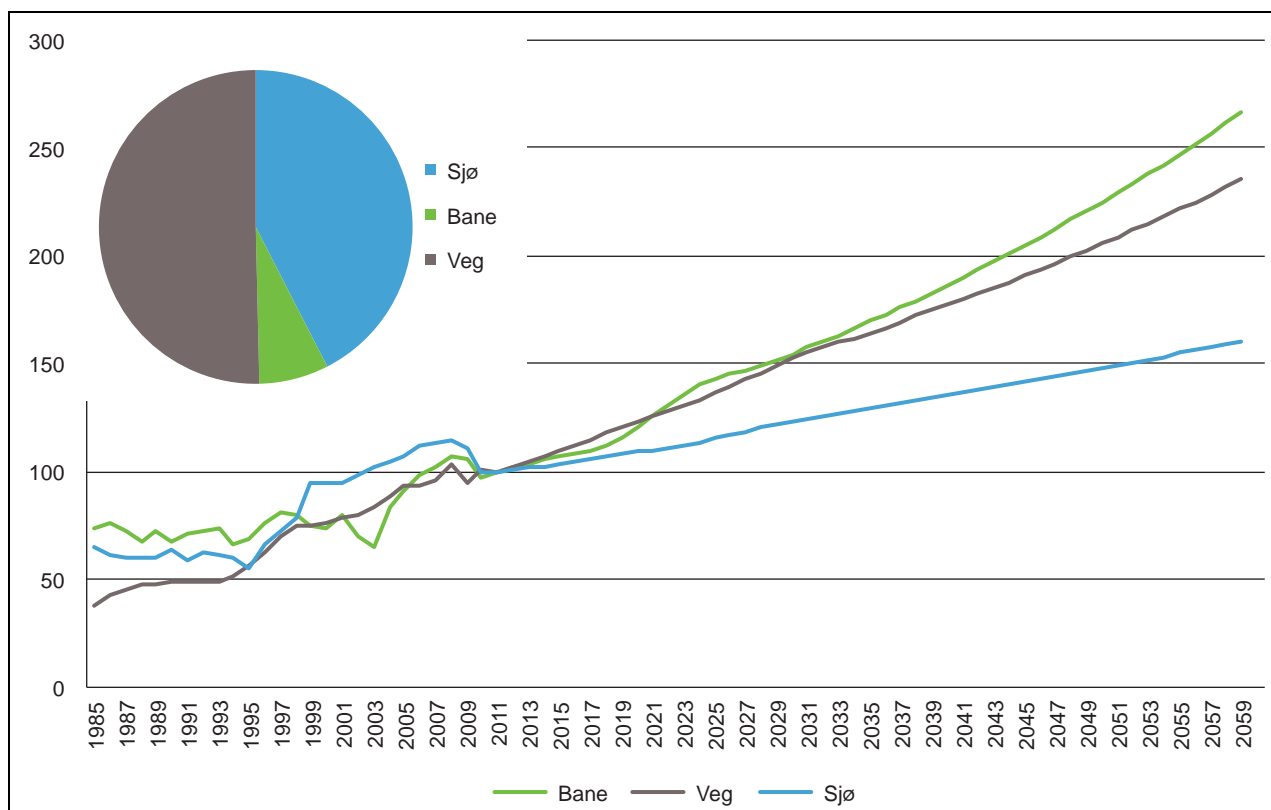
Kilde: TØI rapport 1122/2011

setall for 2030, og mest for fylker som hadde lav befolkningsvekst i 2008-prognosen.

I den siste befolkningsframskrivningen (juni 2012) fra SSB er anslaget for den samlede befolkningen i 2030 oppjustert med 3,2 pst., sammenliknet med den befolkningsframskrivningen som forelå til arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019. Videre er befolkningen i aldersgruppen 20–66 år i 2030 oppjustert med 2,8 pst. Ifølge

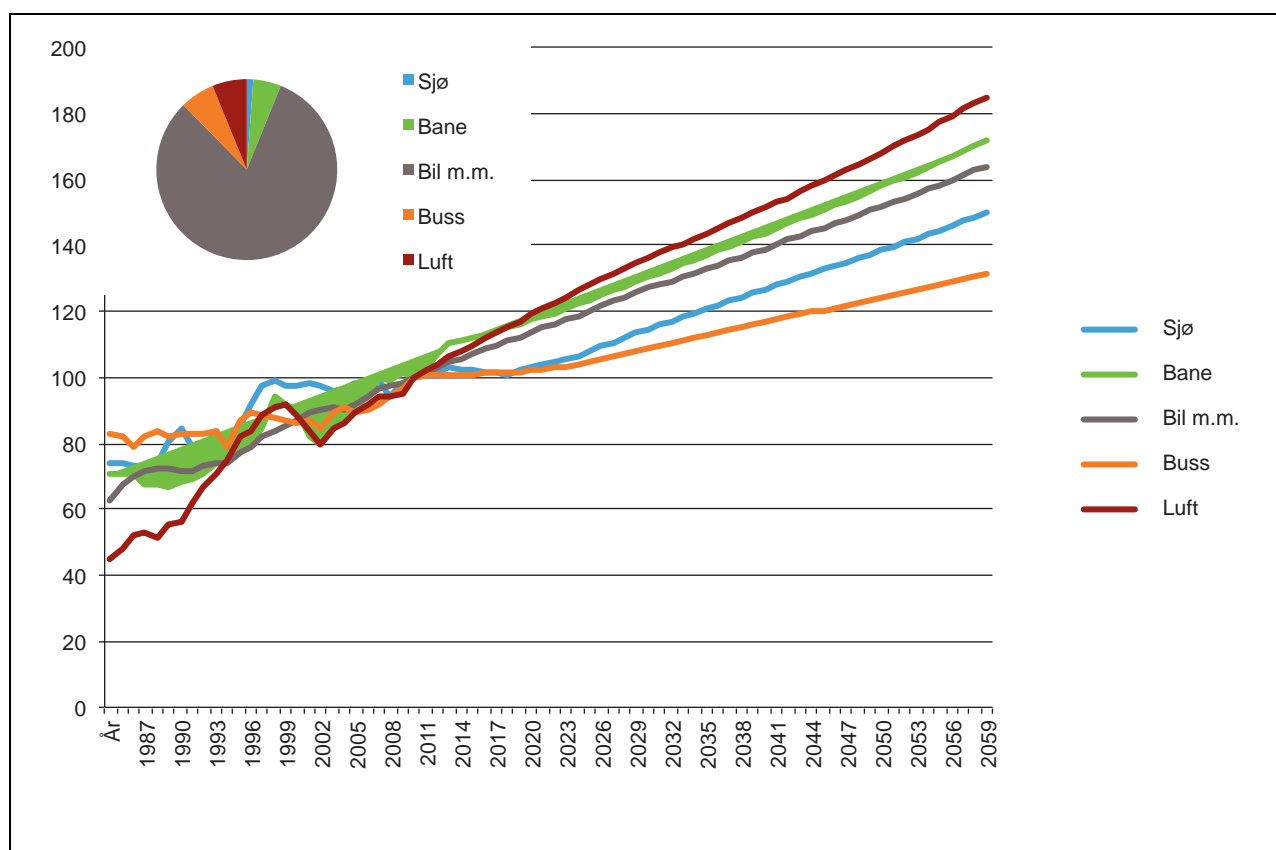
middelalternativet i denne siste framskrivning fra Statistisk sentralbyrå vil befolkningen øke i alle landets fylker fram mot 2030. Befolkningsveksten ventes å bli sterkest i Oslo og Stavanger-området, hvor det allerede i dag er høyest utnyttelse av infrastrukturen.

Framtidig innvandring er en stor usikkerhet, og bosettingen av innvandrere vil også avhenge av utviklingen i arbeidsmarkedet og boligprisene.



Figur 3.8 Relativ utvikling i innenriks godstransportarbeid. Normert til 100 i 2011. Prognose 2012–2060. Kakediagrammet viser transportsektorenes relative andel av transportarbeidet i 2011.

Kilde: TØI rapport 1165/2011 og 1126/2011



Figur 3.9 Relativ utvikling i innenriks persontransportarbeid. Normert til 100 i 2011. Prognose 2012–2060. Katediagrammet viser transportsektorenes relative andel av transportarbeidet i 2011.

Kilde: TØI rapport 1165/2011 og 1122/2011

Dette er ikke inkludert i prognosene. For å vise hvordan usikkerheten slår ut har SSB laget befolkningsprognoser basert på alternative forutsetninger for de fire komponentene fruktbarhet, levealder, innenlands flytting og innvandring. Det er hovedalternativet MMMM som står for mellomnivået for hver av komponentene som er brukt til grunnprognosene.

Det vil alltid være betydelig usikkerhet knyttet til slike prognoser. Prognosene fanger opp langsiktige trender, men kan ikke reflektere mer kort-

siktige svingninger. Prognosene bygger dessuten på andre prognoser (økonomi- og befolkningsutvikling). Etterprøving av prognosemodellene viser at de beskriver utviklingen på en god måte når slike størrelser er kjente. Erfaring viser at særlig de forutsetningene som gjøres om framtidig økonomisk utvikling har vært forsiktede. Dette kan ha bidratt til noe for lave prognoser.

Det er nedenfor vist vekstrater for transportarbeid fordelt på de ulike transportmidlene for henholdsvis gods- og persontransport.

Tabell 3.4 Årlig prosentvis endring i godstransportarbeidet 1971–2010

	1971– 1980	1981– 1990	1991– 2000	2001– 2010
Veg	5,1	4,6	5,1	2,9
Bane	1,4	-0,2	0,4	2,2
Luft	10,8	3,1	0,8	-1,0
Sjø	-0,5	-0,7	5,5	0,6

Kilde: TØI rapport 1227/2012

Tabell 3.5 Årlig prosentvis endring i persontransportarbeidet 1971–2010

	1971– 1980	1981– 1990	1991– 2000	2001– 2010
Veg	4,7	3,0	1,9	1,3
Bane	3,6	-1,2	3,4	1,2
Luft	8,9	6,1	5,6	0,7
Sjø	0,5	0,5	1,6	-0,5

Kilde: TØI rapport 1227/2012

Den historiske utviklingen i transportarbeidet er vist i tabell 3.4 for gods- og i tabell 3.5 for persontransport.

Som det framgår av tabell 3.4 og tabell 3.5 er hovedtrekket at den prosentvise veksten i trafikkarbeidet viser en synkende tendens i løpet av de siste førti årene.

De ulike transportmidlene utfører svært ulike mengder transportarbeid. Den relative utviklingen i hhv. innenriks gods- og persontransportarbeid er vist i figur 3.8 og figur 3.9. Transportarbeidet for hvert enkelt transportmiddel er normert til 100 i 2011. For perioden 1985–2011 er det brukt statistikk, mens fra 2012 er vekstratene i tabellene over benyttet til å regne ut transportarbeidet.

3.3 Kunnskapsbehov – forskning og utvikling

Regjeringens ambisjoner for samferdselssektoren vil i mange tilfeller ikke la seg realisere uten ny kunnskap om teknologi, finansiering eller organisering. Store deler av forskningsaktiviteten hviler tungt på internasjonalt forskningsarbeid, og at norske forskningsmiljøer derfor knytter seg opp mot det som skjer spesielt i Norden og i Europa. Samtidig er det behov for å opprettholde egne fagmiljø, for å kunne omsette forskningsresultater til norske forhold og for å beholde spisskompetanse på områder hvor Norge har fortrinn.

Økte investeringer krever kunnskap

Kunnskap er helt avgjørende for å kunne fatte kvalifiserte beslutninger om investeringer, slik at tiltakene kan gjennomføres effektivt og med høy kvalitet. Risikoen for feilinvesteringer kan reduseres om grunnforhold er kartlagt, oppdaterte transportprognoser foreligger og den nyeste teknologien er tatt i bruk. Satsing på nybygging, fornying og forbedring av infrastruktur gjør det mulig å fase inn ny teknologi som bedrer kapasitet og ytelse. Nye tjenester innen bl.a. ITS kan bedre reisetilbudet og gi data om hvordan infrastrukturen brukes. Dette kan gi grunnlag for ytterligere forbedringer for de som reiser.

Sektoren har et løpende behov for informasjon på en rekke felt av mer overordnet karakter. Transportmodeller og samfunnsøkonomisk mer nytte er eksempler på fagområder hvor det er behov for ytterligere forbedringer, slik at alle transportformene kan ivaretas på en god måte. En forutsetning for gode transportanalyser er at det foreligger pålitelig statistikkgrunnlag. Samferd-

selsdepartementet har derfor i samarbeid med transportetatene og Avinor finansiert reisevaneundersøkelser for persontransporten og en varestømsanalyse for godstransporten.

Terroraksjonen 22. juli 2011 avdekket et behov for en sektorovergripende forskningsinnsats om samfunnssikkerhet og beredskap. Norges forskningsråd vil starte et femårig forskningsprogram om dette fra 2013, med støtte fra Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Forsvarsdepartementet og Kunnskapsdepartementet.

Forskningsaktiviteter i Norge

Norges forskningsråd finansierer forskning på transportområdet på vegne av departementet og sektoren. Større forskningsprogram som SMARTRANS avsluttes i 2014, og det er satt i gang et arbeid for å vurdere hvordan dette skal følges opp. Forskningsrådet utreder hvilke kunnskapshull som finnes på hele transportområdet, og vil komme med en anbefaling om størrelse, organisering, finansiering og faglig innhold i et eventuelt nytt forskningsprogram. Analysene vil også inngå som en del av grunnlaget for revisjon av Samferdselsdepartementet strategi for tele- og transportforskning.

Et betydelig forsknings- og utviklingsarbeid vil naturlig skje i transportetatene og Avinor. Det er viktig at samarbeidet om en tverretattlig forskningsstrategi bidrar til bedre koordinering og mer effektiv ressursutnyttelse. Samtidig er det nødvendig å sørge for at gode eksterne kompetansemiljø bygges opp. Dette krever at transportetatene stiller krav til institusjoner som skal utføre oppgavene og bestiller faglig utviklende FoU-aktiviteter.

Internasjonal forskning

I EUs nye rammeprogram for forskning, Horisont 2020, er det lagt opp til at transport skal være ett av seks tematiske hovedområder. Rammeprogrammet skal forenkle og kombinere de eksisterende finansieringsordningene, og utvikle ett europeisk forskningsområde (European Research Area – ERA). Formålet er å samordne ulike lands nasjonale programmer og aktiviteter, og unngå overlapp av forskning. Norge har deltatt i felles utlysninger i regi av ERA-NET Transport, bl.a. om elektrifisering av transportsektoren. Regjeringen vil være en pådriver for økt internasjonalt samarbeid om transportforskning.

4 Enklere, raskere, sikrere – et framtidrettet transportsystem



Figur 4.1 Minnesund, Akershus.

Foto: Olav Heggø

Regjeringen vil:

- Utvikle et moderne og framtidrettet transportsystem som gjør det enklere, raskere og sikrere å reise og frakte gods i framtiden.
 - Sørge for et robust transportnett for å håndtere transportutviklingen og bidra til å realisere lavutslippsamfunnet.
 - Utvikle et helhetlig transportnett som bygger på fordelene ved de ulike transportformene og styrker spillet mellom dem.
 - Utvikle et transportsystem som binder sammen regioner og landsdeler, bidrar til robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner, gir god framkommelighet og bidrar til effektiv næringstransport gjennom gode koplinger til godsknutepunkt av nasjonal betydning.
- Ha som ambisjon å binde Vestlandet sammen gjennom en opprustet og ferjefri E39. Hovedsatsingen på E39 i planperioden er på strekninger mellom fjordkryssingene. Regjeringen legger i utgangspunktet til grunn at videre planlegging skal ta sikte på ferdigstilling av ferjefri E39 i løpet av en tjueårsperiode.
 - Utvikle et transportsystem der veksten i persontransporten i storbyområdene tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Togtilbudet må samvirke best mulig med annen kollektivtransport, og ha en sentral rolle i å forbedre tilbudet for arbeidsreiser og lokal- og regionaltrafikk rundt de større byområdene. Regjeringen vil i planperioden prioritere å bygge ut og modernisere jernbanen på det sentrale Østlandet, i Bergensregionen og i Trøndelag.

- Prioritere utbyggingen av InterCity-strekningene høyt gjennom å:
 - Ferdigstille nytt dobbeltspor Oslo-Ski (Follobanen) innen utgangen av 2020. Follobanen vil gi en betydelig forbedring av togtilbudet både for reisende med lokal- og IC-tog.
 - Ferdigstille sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg, Seut/Fredrikstad og Hamar innen utgangen av 2024.
 - Legge opp til ytterligere tilbudsforbedringer på IC-strekningene innen utgangen av 2026.
 - Planlegge videre med sikte på ferdigstilling av IC-strekningene i 2030.
- Utvikle et transportsystem der lufthavnettet sikrer befolkningen god tilgang på flytransport i hele landet basert på sektorens høye sikkerhetsnivå.
- Utvikle et transportsystem der sjøtransporten har en «motorvegstandard», med effektiv seiling fra kai til kai, god sikkerhet og god framkommelighet, samt tilbys en effektiv havnestruktur.
- Legge til rette for at sjøtransport er en integrert del av transportsystemet, konkurransedyktig med hensyn til miljøegenskaper og tar en større del av godstransportene enn i dag.

4.1 Grunnet for den langsiktige utviklingen av transportnettet

Et framtidrettet transportsystem er fleksibelt og utnytter de enkelte transportformenes fortrinn og legger til rette for best mulig samspill mellom dem. Regjeringen vil utvikle et mer miljøvennlig og effektivt transportsystem, der mest mulig av trafikkveksten i både gods- og persontransport tas av miljøvennlige transportmidler. Det skal innrettes slik at trafikanter og transportører kan velge ulike transportløsninger til ulike formål.

Den langsiktige strategien for transportsystemet legger til grunn at etterspørselen etter transport håndteres gjennom at tilbudet utvikles i tråd med de overordnede målene for sektoren, slik de er gitt i målstrukturen og presentert i kapittel 5. Det legges dermed til rette for at innsatsen i planperioden bidrar til en balansert måloppnåelse, er robust og leder fram mot den standarden og funksjonen vi ønsker at transportnettet skal ha.

Utvikling av tilbudet og øvrig virkemiddelbruk påvirker etterspørselen etter transport i ulike områder. Politiske prioriteringer får derfor betydning for etterspørselen som kommer i årene fram-

over. Regjeringen vil tilrettelegge for at det blir enklere, raskere og sikrere å reise og frakte gods i Norge, og at transporten skal skje så miljøvennlig som mulig.

Bakgrunnen for den langsiktige strategien er at:

- Den ventede veksten i befolkningen, særlig i byområdene, vil føre til mer transportetter-spørsel. Dette vil gi betydelige utfordringer for framkommeligheten i transportsystemet. De økende godsstrømmene forsterker presset på transportkapasiteten i de samme områdene.
- Vegsystemet binder landet sammen og er utgangspunktet for de fleste transporter.
- Jernbanetransport er miljøvennlig og effektivt i områder med store transportstrømmer.
- Flytransport er en sikker og effektiv transportform for både lange og mellomlange reiser. Et godt flyrutetilbud har stor betydning for bosetting, sysselsetting og næringsutvikling både i distriktene og i sentrale strøk.
- Sjøtransport er mest gunstig for transport av store godsmengder på lange strekninger.

Den ventede befolkningsveksten, kombinert med fortsatt økonomisk vekst, vil føre til vedvarende vekst i etterspørselen etter transport av personer og gods de nærmeste tiårene. Tiltak i transportsektoren har normalt lang levetid og påvirker transportmønster, reisevaner og lokaliseringsbeslutninger for boliger og næringsvirksomhet. Dette påvirker igjen etterspørselen etter transport. Helhetlig utvikling av infrastrukturen kan bidra til å redusere transportkostnadene. Regjeringens langsiktige ambisjon innebærer økt kapasitet på jernbane og annen kollektivtransport i og rundt de største byene, bedre framkommelighet på vegene i og mellom regionene og videreutvikling av et framtidrettet og effektivt lufthavnettet i hele landet. Økt trafikkisikkerhet på hele vegnettet vil bli prioritert, mens det høye sikkerhetsnivået på øvrige transportformer opprettholdes. Regjeringen vil legge til rette for en effektiv havnestruktur og sikker og miljøvennlig sjøtransport.

Regjeringen har som mål å møte den økte etterspørselen etter persontransport i byområdene med kollektivtransport, sykkel og gange. Ansvaret for kollektivtransporten er delt mellom forvaltningsnivåene. Kollektivstrategien er nærmere omtalt i kapittel 9.

Det ventes betydelig økt etterspørsel etter gods- og næringstransport. Allerede i dag er det behov for å bedre forholdene for varetransport. Regjeringen legger fram en strategi for en samlet innsats for å styrke transportvilkårene for gods-

og næringstransport. Denne er nærmere omtalt i kapittel 10.

Det er gjennomført en rekke konseptvalgutredninger/kvalitetsikring fase 1 (KVU/KS1) som grunnlag for arbeidet med meldingen. De fleste KVU/KS1 har en planleggingshorisont fram mot 2040. Dette innebærer at KVU/KS1 også kan omfatte prosjekt som er aktuelle for gjennomføring først etter utløpet av perioden for NTP 2014–2023. En vesentlig kvalitet med KVU/KS1 er at utredningene gir grunnlag for et langsiktig, strategisk valg av konsept som forutsetning for videre planlegging. Slik er KVU/KS1 et viktig grunnlag for prioritering av prosjekt både i NTP 2014–2023 og ved kommende rullinger av NTP. Enkelte aktuelle KVU/KS1 er omtalt i de relevante korridorene i kapittel 15. Det vil settes i gang nye KVU-er som vil være kvalitetssikret og sluttbehandlet til neste NTP (2018–2027). Det er foreløpig ikke tatt stilling til hvilke KVU-er som skal gjennomføres. Noen av disse KVU-ene er likevel omtalt i kapittel 15.

4.1.1 Samordnet innsats er nødvendig for å nå målene

Regjeringen vil styrke kollektivtransporten, sykkel og gange, særlig i storbyområdene. Utvikling av jernbanesystemet prioriteres i disse områdene samtidig som framkommeligheten for kollektivtransport, syklist og fotgjengere økes. Det er særlig viktig å tilrettelegge for at kollektivsystemet, sykling og gange er attraktive valg for arbeidsreiser, siden det er arbeidsreisene som legger mest press på transportkapasiteten. Arbeidsreiser er ofte også en viktig faktor ved lokaliseringsbeslutninger for virksomheter og folks valg av bosted.

Både statlige, fylkeskommunale og kommunale aktører har virkemidler som påvirker utviklingen i transporttettersspørselen. Helhetlige bymiljøavtaler skal bidra til en større helhet i bypolitikken ved at de ulike aktørene samordner sin virkemiddelbruk med utgangspunkt i felles mål, jf. kapittel 9.

Det er vesentlig at fylkeskommunalt og kommunalt vegnett utvikles slik at vegsystemet samlet tilbyr tilstrekkelig kapasitet. Statlige forventninger til regional og lokal planlegging, regionale planstrategier samt lover og retningslinjer for planlegging er viktige verktøy for å legge til rette for at det tilbys et sammenhengende transportsystem.

Samordnet innsats for å utvikle transportsystemet og sammenhengende utbygging bidrar til at

utformingen blir mer enhetlig, tilgjengelig og oversiktlig. Velutviklede knutepunkt, høy frekvens på kollektivtilbudet og et sammenhengende vegsystem med god standard vil gjøre det enklere å være trafikant. Et mer effektivt transportsystem reduserer reisetiden og transportkostnadene. Høy standard på infrastrukturen og godt vedlikehold bidrar til mer forutsigbarhet og færre forsinkelser og gir følgelig mulighet for å komme seg raskere fram. De foreslåtte trafikksikkerhetstiltakene, jf. kapittel 11, vil sammen med overføring av vegtrafikk til sjø og bane føre til at det blir tryggere å være trafikant.

4.2 Langsiktig strategi for vegnettet

Vegnettet skal gi effektive transportløsninger for befolkning og næringsliv. Nettet binder regioner og landsdeler sammen og knytter Norge til utlandet.

Mesteparten av innenriks transportarbeid utføres på vegnettet, som utgjør grunnstrukturen i transportsystemet i Norge. Vegtransporten er fleksibel. I store geografiske og markedsmessige viktige områder er det i realiteten ikke noe alternativ til vegtransport.

Riksvegnettet skal utvikles slik at det kan karakteriseres ved:

- God framkommelighet og lavere avstandskostnader.
- Få flaskehals for tungtransporten på hovedårene mellom regioner og landsdeler.
- Gode koplinger til gods- og personknutepunkt av nasjonal betydning.
- Et svært lavt antall ulykker med drepte eller hardt skadde.
- At det er riktig nivå på drift og vedlikehold, og at ulike tiltak samordnes langs lengre strekninger slik at teknisk forfall gradvis kan fjernes uten å oppstå igjen.
- Det ikke finnes strekninger med stor skredfare, og det er etablert gode rutiner for varsling og stenging ved skred.
- At vegnettet er godt tilrettelagt for syklist og fotgjengere og har et sammenhengende tilbud til disse gruppene i byer og tettsteder.
- At kollektivtrafikken i byer og tettsteder har god framkommelighet.
- At knutepunkt og holdeplasser er universelt utformet.

For å nå målet om et moderne vegnett må gjennomføring av prosjekt og tiltak samordnes tidsmessig og geografisk. Dette innebærer helhetlig

planlegging og utbygging av lengre strekninger der mindre tiltak inkluderes, for eksempel trafikk-sikkerhetstiltak, universell utforming og tilrettelegging for gående og syklende. Resultatet blir færre plan- og anbudsprosesser og mer effektiv ressursbruk. Det betyr raskere gjennomføring og mer veg for pengene. Raskere ferdigstilling av vegprosjekt gir raskere realisering av nytten. Samtidig vil det komme trafikantene til gode at anleggsarbeidet blir mer avgrenset i tid. Også vedlikehold av lengre strekninger bør ses i sammenheng med programområdetiltak og tiltak rettet mot å redusere forfallet.

I byområdene innebærer dette at statlige investeringer i vegnettet samordnes med andre virkemidler innenfor de ulike forvaltningsnivåenes ansvarsområder, eksempelvis gjennom bypakker og ved innføringen av nye helhetlige bymiljøavtaler. Dette omtales nærmere i kapittel 9.

4.2.1 Kartlegging av standard på riksvegnettet

Etatene og Avinors planforslag bygger bl.a. på en grundig utredning av standard og behov på riksvegene (Stamnettutredning, Vegdirektoratet april 2011). Denne utredningen gjør rede for utfordringer, samt presenterer forslag til mål, strategier, tiltak og ressursbehov i et langsiktig perspektiv for å sikre et godt overordnet vegnett. Utredningen har dannet et viktig grunnlag for denne transportplanen. Stamnettutredningen skisserer hvordan riksvegnettet bør utvikles for å gi hele vegnettet bedre standard. Vegnormalene (hovedsakelig Håndbok 017 Veg- og gateutforming) stiller krav til en rekke ulike standardelementer som bredde, antall kjørefelt, rekkverk, belysning mfl. Den valgte standarden skal sikre at transportbehovene og sikkerheten på strekningen ivaretas. Bl.a. vil vegens funksjon, trafikkmengde, sikkerhet og miljø være hensyn som har betydning for standardvalg. Statens vegvesen har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet kartlagt det samlede behovet knyttet til forfall og tilhørende oppgraderinger på riksveg, og anslått at vedlikeholdsetter-slepet ligger mellom 30 og 45 mrd. kr. Oppgraderinger utgjør om lag 60 pst. av dette behovet.

I etatenes planforslag beskrives en mulig strategi for utbygging av riksvegnettet til vegnormalstandard i en 20-årsperiode. Kostnaden ligger anslagsvis rundt 400–500 mrd. kr. Utbyggingen er beregnet å gi store innsparinger i reisetid:

- E6 Svinesund – Oslo – Trondheim: 42 minutter
- E16 Sandvika – Bergen: 45 minutter
- E18 Ørje – Oslo – Kristiansand: 24 minutter

- E39 Kristiansand – Trondheim: opp mot 7 timer
- E6 Trondheim – Kirkenes: 102 minutter
- E134 Drammen – Haugesund: 45 minutter

I planperioden vil det gjennomføres tiltak på alle disse strekningene, jf. kapittel 4.2.4.

4.2.2 Nærmere om ferjefri E39

Regjeringen har som ambisjon å binde Vestlandet sammen gjennom en opprustet og ferjefri E39, og legger derfor i denne transportplanen opp til oppstart av en rekke prosjekt langs E39, og til planlegging av andre. For flere prosjekt gjenstår det betydelig planlegging. Det er bl.a. ikke avklart om det er mulig å gjennomføre kryssing av Sognefjorden. Regjeringen legger i utgangspunktet til grunn at videre planlegging skal ta sikte på ferdigstilling av en ferjefri E39 i løpet av en tjuetårsperiode. Regjeringen vil ved senere NTP komme tilbake til hvordan ambisjonen skal følges opp.

E39 binder sammen seks fylker, som står for rundt halvparten av all tradisjonell norsk eksport. E39 er av stor betydning for å binde sammen bo- og arbeidsmarkedsregioner. E39 er hovedåre for både person- og godstransporten mellom flere byområder.

Strekningen mellom Kristiansand og Trondheim er om lag 1 100 km lang. Standarden på eksisterende E39 er varierende fra firefelts veg med høy standard på enkelte strekninger i tilknytning til de største byene, til smal tofelts veg uten gul midtlinje på noen lavtrafikkerte strekninger. I Statens vegvesens stamnettutredning fra 2011 er det skissert en utviklingsstrategi med firefeltsveg fra Kristiansand til Vigeland vest for Mandal og på de mest trafikkerte strekningene rundt de største byene. På øvrige strekninger legges det opp til tofeltsveg eller tofeltsveg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt der trafikkmengden tilsier dette.

Arbeid med utbedring av vegen mellom fjordkryssingene pågår, og disse utbedringene medfører betydelig kortere reisetid. Det er sju ferjesamband på E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Ambisjonen om ferjefri E39 innebærer å bygge fast forbindelse ved følgende fjordkryssinger:

- Boknafjorden (Rogfast)
- Bjørnafjorden (Hordfast)
- Sognefjorden
- Nordfjorden
- Storfjorden
- Romsdalsfjorden
- Halsafjorden

Arbeidet med å gjøre E39 ferjefri starter med bygging av Rogfast. Eventuell rekkefølge og trasévalg for de andre fjordkryssingene er ikke avgjort.

Det er teknologiske og økonomiske utfordringer ved å krysse flere av fjordene. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen gjennomført et prosjekt om ferjefri E39. Statusrapport for prosjektet ble levert i januar 2013. Endelig rapport ventes i løpet av 2013. Det er bl.a. vurdert hva en ferjefri E39 kan bety for næringsliv og samfunn, og hvilke teknologiske løsninger som kan være aktuelle for å krysse fjordene. I tillegg er gjennomførings- og kontraktstrategier analysert.

Statens vegvesen har beregnet at ferjefri E39 vil redusere reisetiden med rundt 7 timer, fra dagens rundt 20 timer. Trafikantene kan få redusert sine tids- og kjørekostnader med 4–6 mrd. kr per år.

For å realisere bruer med ekstremt lange spennvidder og flytebruer på lange og værutsatte strekninger, er det nødvendig med en betydelig og målrettet forsknings- og utviklingsinnsats som grunnlag for videre teknologiutvikling. Videre må det utvikles et regelverk som grunnlag for utføring av forprosjekt og detaljprosjektering av slike bruer. Et slikt regelverk må omfatte dimensjoneringskriterier, lastforskrifter, prosjekteringsregler, sikkerhetsforskrifter m.m. Dette arbeidet kan pågå parallelt med videre planlegging.

Planlegging

Det er gjennomført KVVU og KS1 for alle fjordkryssingene med unntak av Sognefjorden. Regjeringen har vedtatt konseptvalg for Rogfast, men har ennå ikke behandlet KVVU/KS1 for de andre fjordkryssingene.

Etter at regjeringen har vedtatt konseptvalg kan planlegging etter plan- og bygningsloven begynne.

4.2.3 Prioriteringer i planperioden gir et løft for vegtransporten

Stamnettutredningen angir at det vil koste om lag 400–500 mrd. kr å bringe riksvegnettet opp på vegnormalstandard. Statens vegvesen har angitt at det er mulig å gjennomføre dette i et 20–30-års perspektiv. Beløpet inkluderer ikke kostnader ved nyere forslag til standardheving, som eventuelle nye krav til midtrekkverk ved lavere trafikkmengder, eller prosjektet ferjefri E39 i sin helhet. Med de prioriteringer det er lagt opp til de kommende ti årene, vil vi være et godt stykke på veg. Forslaget innebærer en kraftig satsing på riksvegnettet.

Regjeringen prioriterer sammenhengende utbygging av strategisk viktige strekninger. I perioden vil mange viktige transportlenker bli ferdigstilt.

4.2.3.1 Nærtrafikk i og rundt byene

Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Kollektivtransport er gitt en viktig plass i denne transportplanen. Det legges i kapittel 9 fram et nytt rammeverk for helhetlige bymiljøavtaler basert på gjensidige avtaler med de aktuelle byområdene, der ansvarsforholdene respekteres.

De fleste store og mellomstore byene har eller er i ferd med å få vedtatt bypakker. Dagens bypakker innebærer ofte et samarbeid for å finansiere infrastruktur som forbedrer miljø-, framkommelighets- og trafikksikkerhetsforholdene. Bypakkene er tuftet på lokale vedtak og ventede transportbehov. Gjennom bypakkene og kommende bymiljøavtaler, jf. kapittel 9, vil regjeringen utvikle et effektivt vegnett som gir god framkommelighet for miljøvennlig persontransport og næringstransport i by. Modernisering av hovedveger i byområdene vil bidra til god byutvikling, bedre miljø og sikkerhet og løse utfordringer i framkommeligheten for buss, bl. a. ved økt omfang av kollektivfelt.

For at veksten i persontransporten i storbyområdene skal kunne tas av kollektivtransport, sykkel og gange i tråd med målet i Klimaforliket, må det gjøres mindre attraktivt å velge privatbilen som transportmiddel. Velfungerende byer er avhengige av effektiv transport av varer, gods og personer i næringsvirksomhet. Disse transportene forventes å øke. I alle de store byene inngår vegprosjekt som er viktige for næringstransportene samtidig som økt personbiltransport unngås gjennom bedre tilbud for kollektivtransport, syklist og fotgjengere og tiltak for å redusere bruk av privatbil.

4.2.3.2 Framkommelighet mellom landsdeler og regional utvikling

Utenfor og mellom de store byene har transporten andre utfordringer og løsninger enn i de tettest befolkede områdene. For å nå regjeringens mål om livskraftige regioner der folk kan bo og arbeide, og et næringsliv som kan gi arbeidsplasser lokalt, må transporten være effektiv og tilpasset lokale transportbehov. Det er viktig med et transporttilbud som tilrettelegger for daglige pendlingsreiser i et stort nok omland.

Det må satses på korridorer som binder landsdeler/regioner sammen, og som gir effektive, pålitelige og trygge forbindelser til utlandet. Dette er bakgrunnen for at regjeringen særlig vil prioritere forbindelsene E6, E10, E16, E18, E39 og E134. Disse vegene tar en stor del av transportarbeidet mellom landsdelene, og har vesentlig betydning for både bosetting og næringsliv utenfor Oslo.

Veginvesteringer kan bidra til regionforstørring, jf. kapittel 8. Bo- og arbeidsmarkeder koples nærmere hverandre når det etableres gode transportforbindelser som muliggjør daglig pendling. Et eksempel er regionforstørring rundt «Agderbyen» som følge av utbyggingen av E18 mellom Kristiansand og Grimstad. Denne utbyggingen har forenklet pendling mellom byområdene på strekningen, og gir et mer fleksibelt bo- og arbeidsmarked over et større geografisk område. Regjeringen vil bidra til at transportkorridorer utvikles for å oppnå regionforstørring. For eksempel kan videreutvikling av E39 føre til regionforstørring mellom byene på Mørekysten.

Et sikkert vegnett vil redusere antallet alvorlige trafikkulykker. Om lag 44 pst. av alle som blir drept eller hardt skadd i ulykker på riksvegnettet, er innblandet i en møteulykke. Det er derfor nødvendig å tilrettelegge for lange sammenhengende vegstrekninger med møtefri veg på de mest trafikerte delene av riksvegnettet.

4.2.3.3 Standardløft for vegnettet

Regjeringen har prioritert tiltak på riksvegnettet ut fra en helhetlig vurdering hvor større utbygginger ses i sammenheng med utvikling av vegnettet gjennom tiltak som finansieres over programområdene.

Regjeringen prioriterer høyest å ferdigstille igangsatte prosjekt. Videre prioriteres en omfattende videreutvikling av det høytrafikkerte vegnettet til firefeltsveg og ellers betydelig utbygging av resten av riksvegnettet. Målet er å sikre sammenhengende og god standard. Det prioriteres å fjerne flaskehals for næringstrafikk og utbedre ulykkesstrekninger.

Skredsikring og tiltak innenfor de ulike programområdene er viktig for en god og helhetlig utvikling av vegnettet. I stor grad prioriteres tiltakene der det oppnås best direkte nytteeffekter. Effektiv gjennomføring av tiltakene er en viktig faktor i Statens vegvesens arbeid med handlingsprogrammet for planperioden.

På flere steder har regjeringen prioritert utbygging av nye tunneller, først og fremst for å

øke sikkerheten i tunnelene slik at de tilfredsstiller kravene i tunnelsekkerhetsforskriften. Dette gjelder tunneler med høy trafikk. Regjeringen mener det kan være aktuelt å kombinere tunnelutbyggingen med firefeltsløsninger på lengre strekninger i tilknytning til tunnelene. I tillegg prioriteres tiltak for å fjerne forfallet.

Forbindelsene E6, E10, E16, E18, E39 og E134

Regjeringens prioriteringer innebærer at:

- E6 vil ha firefelts veg mellom svenskegrensen ved Svinesund og Brumunddal i Hedmark. Utbyggingen av E6 på strekningen Ringeby – Otta i Gudbrandsdalen ferdigstilles. E6 gjennom Sør- og Nord-Trøndelag får en kraftig opprusting. De sammenhengende tiltakene på E6 i Helgeland gir god vegstandard sør for Saltfjellet. I Nordland og Troms gjøres utbedringer på viktige fjelloverganger. Med ferdigstillingen av E6 vest for Alta vil E6 stort sett ha god standard i Finnmark. Med ny Tana bru fjernes en betydelig flaskehals for trafikken i Øst-Finnmark.
- E10/rv85 mellom Tjeldsund og Sortland, en svært dårlig vegstrekning, rustes opp. Satsingen bedrer vegforbindelsen for både Vesterålen og Lofoten.
- E16 mellom Kongsvinger og Kløfta får fire felt. Videre vil E16 over Filefjell bli ferdigstilt i perioden. Deler av strekningen mellom Sandvika og Hønefoss bygges ut til firefelts veg. Utbyggingssprosjektet på E16 mellom Fønhus og Bjørge ferdigstilles. E16 gjennom Valdres fra Fagernes til Hande bygges ut.
- E18 vil være ferdig utbygd mellom Momarken i Østfold og Vinterbro i Akershus. E18 vest for Oslo (Vestkorridoren) bygges ut på strekningen Lysaker – Ramstadsletta i Akershus. Vest for Oslo vil E18 være utbygd til fire felt fra Oslo grense, gjennom Akershus, Buskerud og Vestfold, til Langangen i Telemark. Det bygges også firefelts veg på strekningen Rugtvedt – Dørdal i Telemark, og på strekningen Tvedestrand – Arendal i Aust-Agder.
- Hovedsatsingen på E39 i de kommende ti årene er på strekninger mellom fjordkryssingene. Ferjeavløsningsprosjektet for kryssing av Boknafjorden, Rogfast, bygges. Mellom Kristiansand og Stavanger vil det komme et kraftig løft for trafiksikkerhet og framkommelighet ved at det settes i gang tiltak på den viktige strekningen Kristiansand – Lyngdal. Strekningen Ålgård – Sandved bygges ut. Dette vil gi sammenhengende firefelts veg fra Ålgård til Bokn. Viktige strekninger mellom Stavanger

og Bergensregionen bygges ut. Eksempler er Svegatjørn – Rådal og Nyborg – Klauvaneset. Det gjennomføres utbedringer på E39 i Sogn og Fjordane på strekningene Drægebø – Grytås, Birkeland – Sande og Bjørset – Skei, samt på strekningen Kjøsbu – Grodås. På aksene Ålesund – Molde – Kristiansund vil arbeidene på strekningen Lønset – Hjelset ferdigstilles. Det gjøres også store arbeider på strekningen Betna – Vinjeøra – Stormyra nord for Kristiansund, samt ferdigstilling av prosjektet Høggjølen – Harangen.

- Det bygges nye tunneler på E134 over Haukefjell. Flere store vegprosjekt ferdigstilles, som Gvammen – Århus i Telemark, Damåsen – Saggrenda og ekstra løp i Strømsåstunnelen i Buskerud.

Andre deler av riksvegnettet

Regjeringens prioriteringer innebærer at:

- Rv 23 vil ha firefelts veg på hele strekningen fra kryss med E6 i Akershus til kryss med E18 i Buskerud.
- På rv 13 ferdigstilles byggingen av Ryfast med undersjøiske tunneler mellom Stavanger og Solbakk i Strand kommune. I tillegg gjennomføres en rekke skredsikringstiltak i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane, og bygging av tunnel på Vikafjellet vil være startet opp.
- På rv 3 fullføres byggingen av ny Åsta bru med tilstøtende vegnett i Hedmark. Videre utbedres rv 3/rv 25 mellom Ommangsvollen og Grundset/Bashjørnet, bl.a. med omlegging utenom Elverum og tettstedene Løten og Brenneriroa. I tillegg legges det opp til breddeutvidelse og utbedring av vanskelige partier både i Østerdalen og Sør-Trøndelag.
- På E136 i Møre og Romsdal ferdigstilles byggingen av Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen. Videre utbedres bl.a. strekningen Flatmark – Monge – Marstein, en strekning med smal og svingete veg som utgjør en flaskehals for tungtrafikken. Det legges også opp til å bygge ny innfartsveg til Ålesund. I tillegg gjennomføres skredsikringstiltak.

4.3 Langsiktig strategi for togtilbudet

For at målet fra klimameldingen og Klimaforliket skal nås, må jernbanens fortrinn utnyttes. Dette innebærer at jernbanens kapasitet økes betydelig, samt at konkurransekraften forbedres bl.a. i form av redusert reisetid i de markedene der dette er

spesielt viktig. Videre må andre virkemidler brukes for å støtte opp under jernbanetilbudet og til gode overganger mellom transportformene. Dette skal bl.a. skje ved at det utvikles gode knutepunkt og terminaler, at andre transportformer mater til toget og at det føres en bevisst arealpolitikk.

Regjeringen har som ambisjon å utvikle jernbanen slik at:

- Togtilbudet spiller en sentral og strukturende rolle i kollektivsystemet, og tar veksten i transporttettersspørselen i og rundt storbyområdene sammen med annen kollektivtrafikk, sykkel og gange, jf. kapittel 9. Tilbudet karakteriseres av en attraktiv frekvens og konkurransedyktig reisetid.
- Togtilbudet utvikles der det er størst potensial for togtransport – og der dette er mest samfunnsmessig effektivt. Dette innebærer å prioritere det daglige pendlerområdet til de store byene, gjennom å utvikle togtilbudet innenfor om lag én times reisetid (per veg) ut/inn av de store byene.
- Togtilbudet bidrar til å utvide bo- og arbeidsmarkeder.
- Fjerntogtilbudet er både et supplement til flytilbudet mellom de største byene og til vegtransport på de mellomliggende strekningene (underveismarkedene). Godstransport på jernbanen utvikles der det er, eller ventes, store transportvolum. Jernbanen styrkes gjennom at arbeidsplasser og boliger i større grad etableres i nærheten av stasjonene, og at knutepunkt og tilbringertilbud utvikles slik at det støtter opp under togtilbudet.

For at toget skal være et attraktivt transportmiddel kreves et pålitelig tilbud, tilstrekkelig kapasitet, god komfort og høy sikkerhet. Driftsstabil og kapasitetssterk infrastruktur og togmateriell som håndterer transportstrømmene, er nødvendig for å bedre togtilbudet.

Behovet for en langsiktig strategi for utviklingen av togtilbudet er spesielt viktig siden det ofte er flere og til dels svært kostbare tiltak som strekker seg over mange år som er nødvendig for å utløse en tilbudsforbedring. Dermed blir vurderinger av hvilke markeder som skal utvikles og i hvilken rekkefølge helt sentralt.

Utviklingen av persontogtrafikken vil derfor ta utgangspunkt i et framtidig ønskelig togtilbud. Infrastruktur og togmateriell vil være virkemidler for å realisere dette ønskede togtilbudet. Denne tilnærmingen vil være førende for Jernbaneverkets videre planlegging.

Togets relative fortrinn i Norge er størst når det gjelder å transportere store personstrømmer inn og ut av de store byene i rushtid. I tillegg kan jernbanen være et konkurransedyktig alternativ for persontransport mellom større regionsentra på Østlandet og mellom Stavanger – Sandnes – Egersund, Bergen – Voss og Trondheim – Steinkjer. Jernbanen kan i en slik sammenheng bidra til å lette boligpresset i storbyene og bidra til en flerkjernet byutvikling. En viktig utfordring, etter som en større andel av befolkningen blir eldre de kommende tiårene, vil være at togtilbudet må bli mer tilgjengelig enn i dag. I bunn ligger det at togtilbudet skal være et svært sikkert transportalternativ for de reisende.

Strategien for utviklingen av gods på jernbane er nærmere omtalt i kapittel 10.

4.3.1 Utredninger av framtidige transportmuligheter på jernbanen

Som en del av grunnlaget for NTP er det for jernbaneområdet gjennomført tre store utredninger som peker ut over den kommende planperioden. Dette gjelder spørsmålet om høyhastighetsjernbane i Sør-Norge, kapasitetsutfordringer i Osloområdet og utviklingen av togtilbudet på IC-strekningene.

4.3.1.1 Høyhastighetsjernbane i Sør-Norge

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 ble det lagt opp til videre utredning av høyhastighetsjernbane i Norge. I forbindelse med Stortingets behandling av stortingsmeldingen uttalte et flertall at: «*Det er flertallets klare oppfatning at de utredningene som skal gjennomføres, skal ha bygging av høyhastighetsbane som siktemål. Utredningene vil vise om det er mulig å nå dette siktemålet.*»

Samferdselsdepartementet ga i februar 2010 Jernbaneverket i oppdrag å utrede spørsmålet om høyhastighetsjernbane i Norge. Utredningen ble organisert i et eget prosjekt med egen styrings- og referansegruppe. Det var vesentlig at utredningen måtte samordnes tett med øvrige større utredninger innenfor jernbaneområdet.

Det ble lagt vekt på å benytte den beste tilgjengelige internasjonale og nasjonale kompetansen på høyhastighetsjernbane. Utredningen har vært gjennomført i tre faser. Først en innledende oppsummering av kunnskapsgrunnlaget om høyhastighetsjernbane i Norge, deretter etablering av et felles kunnskapsgrunnlag, før siste fase har sett spesifikt på ulike strekninger/korridorer.

For høyhastighetsalternativene ble det i utgangspunktet satt krav om at strekningene skulle utredes for reisetider under tre timer for å kunne konkurrere med flytrafikken. I oppgraderingsalternativet ble det satt som mål å redusere reisetiden på dagens jernbanestrekninger med 20 pst.

Det er utredet en rekke alternativer og kombinasjoner av disse. De samlede kostnadene for alle korridorene ligger mellom 800 og 900 mrd. kr. Kostnadene for de ulike konseptene i de ulike korridorene er relativt like, med unntak av Oslo – Trondheim, hvor alternativet gjennom Gudbrandsdalen er om lag 40 mrd. kr høyere enn via Østerdalen.

Bygging av høyhastighetsjernbane vil kunne redusere klimagassutslippene, men utslippene i byggeperioden, i hovedsak knyttet til bygging av tunneler, vil kunne være betydelige. Avhengig av hvor høy tunnelandelen er, og valg av standard for tunnelene, vil det ifølge utredningen kunne ta flere tiår før banene går i «balanse» og blir klimanøytrale, dvs. før reduksjonene i driftsfasen har tatt igjen utslippene i anleggsfasen.

For alle alternativene ble det gjennomført samfunnsøkonomiske analyser. Det er utført følsomhetsanalyser av endringer i sentrale forutsetninger som bl.a. avskrivningstid og diskonteringsrente. Videre er det gjort analyser for å vurdere mulig mernytte (eksempelvis konglomerateffekter, regional utvikling/arbeidsmarkedseffekter mv.). Alle analysealternativene har negativ samfunnsøkonomisk netto nytte.

I utredningen er det er lagt til grunn gjeldende billettpris, som er ca. 60 pst. av dagens gjennomsnittlige flypriser. Alle analysealternativene, med unntak av Bergen – Stord – Stavanger, viser et positivt driftsresultat (inkluderer drift og vedlikehold av togsett og infrastruktur samt leasingkostnader for togsett). Ved en økning av billettprisene til 100 pst. av dagens gjennomsnittlige flypriser, vil inntektene kunne øke selv om antall passasjerer reduseres noe. Denne inntektsøkningen vil kunne bidra til å dekke kostnader i forbindelse med større periodiske fornyelser av infrastrukturen på noen av strekningene.

Høyhastighetsutredningen avdekket ikke et betydelig marked for rask godstransport. For godsmarkedet er punktlighet, regularitet og kapasitet viktigere enn hurtig framføring. Nye linjer vil imidlertid kunne bidra til økt strekningskapasitet og slik legge til rette for økt godstrafikk dersom godstrafikken lar seg innpasse i ruteplan og vedlikeholdsregimet for banene.

Høyhastighetsutredningen peker på strekningen Oslo – Kristiansand – Stavanger som den mest interessante strekningen dersom det skal bygges en ren høyhastighetsjernbane, særlig i lys av et betydelig underveismarked. Dette til tross for andre korridorer med lavere utbyggingskostnad og høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Strekningen kan kombinere fjerntogtrafikk med IC-trafikk på strekningen Oslo – Drammen – Porsgrunn og Stavanger – Sandnes – Egersund. Det anbefales i så fall å bygge ut i en rekkefølge med de parseller som gir størst nytte.

Ved oppgradering av eksisterende traseer peker høyhastighetsutredningen på Bergensbanen som den mest interessante strekningen. Med en investering på om lag 50 mrd. kr vil reisetiden Oslo – Bergen kunne gå ned fra dagens om lag seks og en halv time til rett i overkant av fire timer. Ringeriksbanen er pekt på som et nøkkelprosjekt i denne sammenheng. Hovedkonklusjonen i utredningen er at Sørlandsbanen har størst trafikkpotensial dersom det skal bygges høyhastighetsjernbane i Norge. Bergensbanen er den som enklest og mest lønnsomt kan utvikles med utbedringer og modernisering av dagens trasé, og Ringeriksbanen vil kunne utgjøre et nytt «bein» ut fra Oslo som kan være med på å håndtere befolkningsvekst og økt transporttettersspørsmål på det sentrale Østlandet. En sammenkopling mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen gjennom bygging av Grenlandsbanen vil først og fremst legge til rette for mellomdistanse/fjerntogtilbud mellom Agderfylkene og Østlandsområdet.

I lys av de store transportutfordringene i storbyområdene de nærmeste tiårene legges det ikke opp til å bygge egne høyhastighetsbaner i Norge i kommende planperiode. Markedsgrunnlaget for høyhastighetsjernbane vurderes foreløpig til å være for lavt til å kunne forsvare de store investeringene sammenlignet med øvrige satsingsområder innen transportsektoren. Strekningene med høyhastighetstog i Europa har om lag 2–3 ganger så stort marked som det høyhastighetsutredningen har beregnet for de aktuelle strekningene i Norge. I tillegg er det usikkert i hvor stor grad høyhastighetsjernbane vil bidra til reduserte klimagassutslipp, ikke minst på grunn av relativt høye utslipp i anleggsfasen.

Tiltakene som gjennomføres i planperioden og ambisjonene fram til 2030 (jf. punkt 4.3.2 nedenfor), vil imidlertid redusere reisetiden på dagens fjerntogstrekninger til dels betydelig og vil kunne inngå i et eventuelt framtidig høyhastighetsnett. Dette gjelder i første rekke Dovrebanen, Østfoldbanen og Ringeriksbanen. Traseene for ny infra-

struktur på IC-strekningene tilrettelegges for 250 km/t på de strekningene der det ikke innebærer vesentlige merkostnader sammenliknet med en hastighet på 200 km/t. Her vil hensynet til samlet reisetid på strekningene være viktigere enn absolutte hastighetskrav.

4.3.1.2 Kapasitetsutfordringer i Oslo-området

Fram mot 2030 vil det være nødvendig å øke kapasiteten for å videreutvikle togtilbudet, først og fremst i lokaltogtrafikken rundt Oslo. Utredninger fra transportetatene og Avinor peker på at det vil være behov for betydelig økt transportkapasitet i dette området. Ifølge utredningsarbeidet må det settes i gang et arbeid for å vurdere grundig behovet for blant annet nye og omfattende infrastrukturtiltak både i jernbane- og T-banesystemet.

Utredningsarbeidet som er gjort peker blant annet på at en ny jernbanetunnel vil gi en svært omfattende forbedring av togtilbudet på det sentrale Østlandet. Det er vurdert fire ulike tunnelloseringer. Samlet planleggings- og byggetid er anslått til om lag 15–18 år og en ny tunnel vil derfor tidligst bli tatt i bruk rundt 2030.

Samferdselsdepartementet vil, i samråd med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, gi Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter i oppdrag å utarbeide en KVU for økt transportkapasitet for jernbane, T-bane og øvrig kollektivtrafikk i Oslo-området. Flere ulike konsepter for å håndtere transporttettersspørsmålet skal vurderes. De forhold som er omtalt i avsnittene ovenfor vil bli vurdert grundigere i den kommende KVUen. KVUen vil også gi mer robuste kostnadsanslag for de ulike tiltakene som vil bli vurdert.

4.3.1.3 Konseptvalgutredning for InterCity-strekningene på Østlandet

Samferdselsdepartementet satte i 2010 i gang en KVU for IC-strekningene mellom Oslo og Skien, Halden og Lillehammer. KVUen har vurdert behovet for en videre utbygging utover de prosjektene som ble prioritert i første fireårsperiode av NTP 2010–2019. Det ble gjennomført et svært omfattende utredningsarbeid som var på høring våren 2012 og som deretter har vært gjenstand for ekstern kvalitetssikring (KS1).

Et togtilbud med reduserte reisetider, hyppig og regelmessig frekvens, samt høy driftsstabilitet på InterCity-strekningene vil knytte mange av de største byene og befolkningscentrene på Østlandet tettere sammen. Byene langs IC-strekningene er attraktive boområder. Et forbedret togtilbud

øker pendleromlandet til Oslo, og vil gi folk langt bedre mulighet til å velge bosted. Slik legges det til rette for en jevnere fordeling av den forventede sterke befolkningsveksten, og dette vil bidra til å lette boligpresset i Oslo-området. Erfaring viser at en reisetid på én time (hver vei) er en viktig grense for pendlerne. Et forbedret togtilbud vil bidra til at Østlandet utvikles til et mer integrert arbeids- og næringsområde, og øke næringslivets tilgang til relevant kompetanse. Et bedre togtilbud vil også styrke byene langs IC-strekningen som regionsentra.

Et forbedret togtilbud krever både utvikling av infrastrukturen og økt antall togsett. Forbedringen i infrastrukturen bidrar også til å legge til rette for økte godsvolumer med jernbanen, jf. kapittel 10.

4.3.2 Strategi for utviklingen av togtilbudet på IC-strekningene

Sammenhengende dobbeltspor og tilbudsforbedringer til Tønsberg, Hamar og Seut/Fredrikstad innen utgangen av 2024

Regjeringen legger i planperioden opp til investeringer på jernbanen som innebærer at det vil være sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg, Hamar og Seut/Fredrikstad innen utgangen av 2024. Dette vil gi betydelige forbedringer i togtilbudet, som reisetidsreduksjoner for alle IC-reisende, mulighet til å tilby flere avganger enn i dag til de nevnte byene og en forbedring av driftsstabiliteten. Utbyggingen skal gjennomføres slik at togtilbudet trinnvis forbedres også i årene før sammenhengende dobbeltspor er realisert. Første trinn vil være å etablere et togtilbud som innebærer halvtimesavganger gjennom hele driftsdøgnet til/fra Oslo – Tønsberg, Fredrikstad og Hamar.

Sammenhengende dobbeltspor gir i tillegg mulighet for flere avganger i rushperioden, noe som vil bli vurdert bl.a. ut fra markedsvurderinger av de ulike strekningene. Regjeringens strategi for utviklingen av togtilbudet fram mot 2024 innebærer investeringer for om lag 63 mrd. kr.

Tilbudsforbedringer i løpet av 2026

Regjeringen legger opp til nye tilbudsforbedringer på IC-strekningene innen utgangen av 2026, med halvtimesavganger til/fra Skien og Sarpsborg, samt mer godskapasitet på Dovre- og Østfoldbanen. Tiltakene som må gjennomføres for å legge til rette for et slikt togtilbud er videre dobbeltspor-

utbygging fra Seut/Fredrikstad til Sarpsborg og tiltak mellom Tønsberg og Larvik, for å kunne forlenge halvtimesavgangen fra Tønsberg til Skien. Nord for Hamar og sør for Sarpsborg innrettes tiltakene først og fremst for å fjerne flaskehals og øke kapasiteten for godstrafikken. Samlet sett innebærer tiltakene fram mot 2026 at det investeres om lag 73 mrd. kr på IC-strekningene.

Figur 4.2 viser hvilke tilbudsforbedringer som oppnås og hvilke utbyggingstiltak som prioriteres innen utgangen av hhv. 2024 og 2026. Regjeringen vil komme nærmere tilbake til en samlet utbyggingstrategi. Hovedprinsippet er at det bygges innenfra og ut, dersom ikke andre forhold har større betydning. En slik tilnærming vil gi tilbudsforbedringer til flest mulig reisende, samtidig som reisetidsreduksjonene kommer alle de reisende på strekningen til gode.

Videre utvikling av InterCity

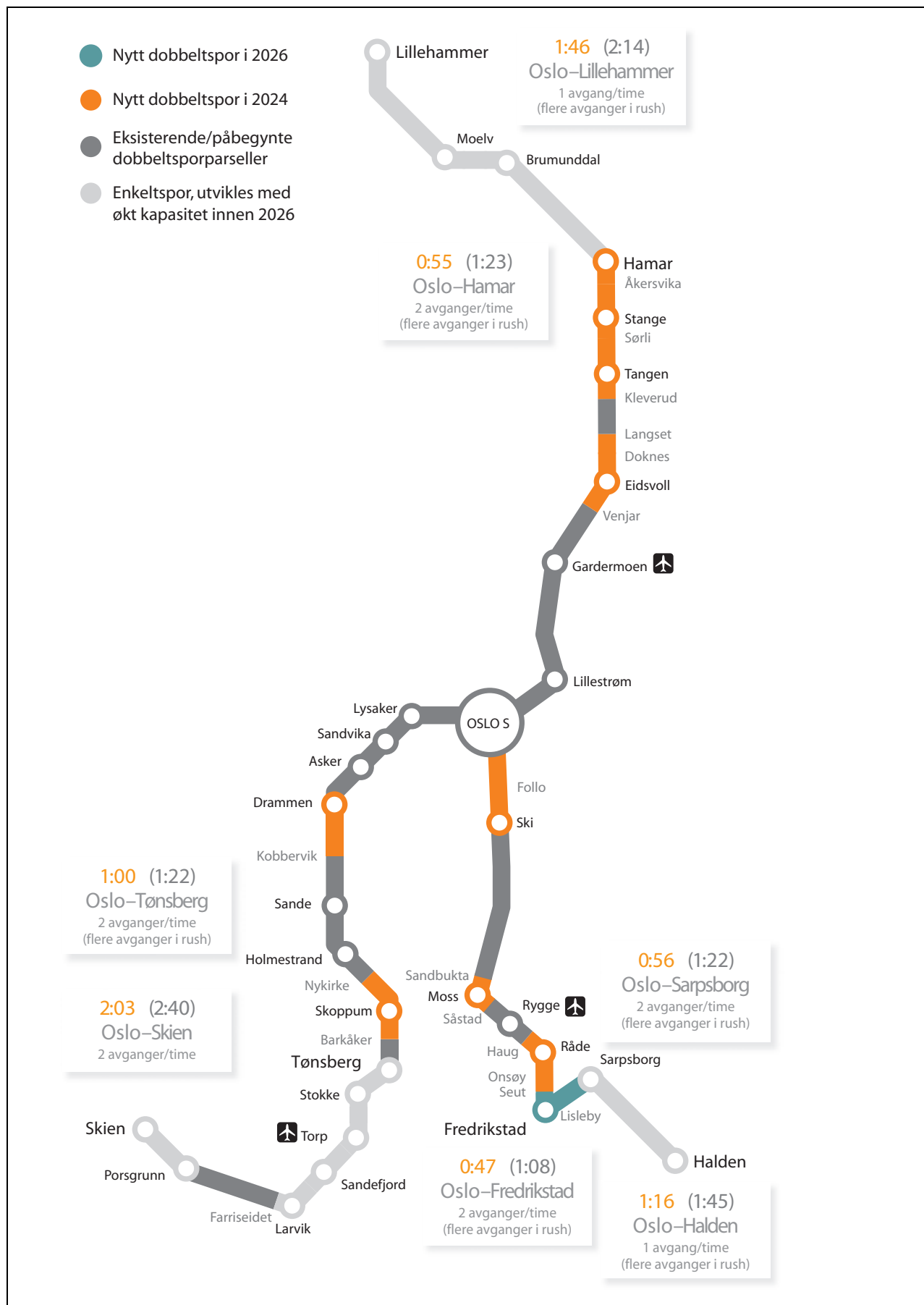
Regjeringen legger i utgangspunktet til grunn at videre planlegging av InterCity-strekningene til Halden, Lillehammer og Skien skal ta sikte på ferdigstilling i 2030. Endelig framdriftsplan for den videre utbyggingen vil bli sett i lys av de utredninger som regjeringen vil sette i gang om gods- og persontransport på det sentrale Østlandsområdet, bl.a. kapasiteten i jernbanesystemet inn mot og gjennom Oslo, elektrifisering av Røros- og Solørbanen mv.

Videre utbygging vil gi ytterligere reduksjon i reisetiden mellom Oslo og ytterpunktene i IC, mulighet for høyere frekvens og i tillegg videre forbedring av driftsstabiliteten på strekningene.

For å oppnå høyest mulig nytte av den sterke prioriteringen av IC-strekningene må jernbaneinvesteringene følges opp gjennom at arbeidsplasser og boliger i større grad etableres rundt stasjonene, og at knutepunkt og tilbringertilbud utvikles slik at det støtter opp under togtilbudet. Det vil derfor viktig at lokale myndigheter støtter opp under IC-satsingen.

4.3.3 Hovedprioriteringer på lang sikt

Strategien for utvikling av togtilbudet på lang sikt innebærer at toget sammen med øvrig kollektivtransport, sykkel og gange skal ta veksten i persontransporten i byområdene. Gradvis økning av transportkapasiteten for å møte veksten vil derfor stå helt sentralt. Dette innebærer en todelt tilnærming, hvor det blir viktig å møte etterspørselen både etter økt transportkapasitet i lokaltogtrafikken rundt de store byene, samtidig som det leg-



Figur 4.2 Investeringer i jernbanenettet og utvikling av togtilbudet på IC-strekningene

ges opp til forbedringer i regiontogtilbudet som gjør at pendleromlandet til og mellom byområdene utvides. Det legges derfor opp til at:

- Utviklingen av togtilbudet på IC-strekningene prioriteres høyt, jf. kapittel 4.3.2.
- Ringeriksbanen prioriteres i siste seksårsperiode. Nåværende planer for Ringeriksbanen er gjennomført med utgangspunkt i enkeltspor og med en hastighetsstandard på 200 km/t. Samferdselsdepartementet legger opp til at det gjennomføres en ny KVVU hvor det også skal vurderes utbyggingsalternativer med dobbeltspor samt høyere hastighetsstandard, f.eks. 250 km/t, der dette ikke innebærer vesentlige merkostnader sammenlignet med en hastighet på 200 km/t. Valg av hastighetsstandard må ses i lys av hensynet til samlet reisetid på strekningen og de ulike behov banen skal dekke.
- Togtilbudet i Bergens- og Stavangerregionen og i Trøndelag utvikles på samme måte som på Østlandet for både å håndtere lokaltogtrafikken og øke pendleromlandet.
- Økt kapasitet inn mot og gjennom Oslo vil være nødvendig for å kunne øke tilbudet i tråd med ambisjonene. I første omgang vil det skje ved innføringen av ny grunnrute fra 2012/2014, tilbudsforbedringer som følge av realisering av Follobanen, at det kjøres lengre tog og ved å maksimere kapasiteten i den eksisterende infrastrukturen ved å fjerne flaskehalsen som hindrer økt frekvens. Deretter vil det bli behov for større tiltak som vil bli vurdert i den kommende KVVUen.
- Kapasiteten og togtilbudet på de øvrige bane-strekningene på Østlandet (Sørlandsbanen til Kongsberg, Kongsvingerbanen, Hovedbanen, Spikkestadbanen, Østfoldbanens Østre linje, Gjøvikbanen) utvides i takt med etterspørselen. På disse strekningene vil det være viktig å samordne kapasitetsbehovene innenfor person- og godstrafikken slik at kapasitetsøkende tiltak som kryssingsspor kommer begge markeder til gode. Stasjonstiltak vil kunne være aktuelt på enkelte av disse strekningene for å kunne kjøre lengre tog. Det vil bli satt i gang utredninger som fram mot rullering av NTP 2018–2027 vil gi bedre grunnlag for å prioritere tiltak på disse strekningene.
- Det vil i tillegg bli satt i gang en formell planleggingsprosess ved at Jernbaneverket får i oppdrag å utrede konsekvensene av elektrifisering av gjenværende dieselstrekninger, dvs. Røros- og Solørbanen, Nordlandsbanen, Raumabanen og Bratsbergbanen.

Regjeringen vil opprettholde togtilbudet på de lange strekningene, et tilbud som vil få til dels betydelig redusert reisetid i lys av ambisjonen for IC-strekningene fram mot 2030 og utbygging av Ringeriksbanen. Dette er viktig både av hensyn til byene og tettstedene langs togstrekningene, for reiselivet og for å redusere sårbarheten i transportsystemet jf. erfaringene med transportutfordringene som askeskyen medførte. Jernbanen mellom de største byene i Sør-Norge er svært viktig for godstrafikken, jf. nærmere omtale i kapittel 10.

I et noe lengre perspektiv vil ambisjonene for utvikling av de lange strekningene med hensyn til persontogtrafikken kunne utvikles videre.

4.3.4 Hovedprioriteringer i planperioden gir et løft for jernbanetransporten

På det sentrale Østlandsområdet gjennomføres en rekke tiltak for å øke transportkapasiteten:

- Realisere ny grunnrute og videreutvikle kapasiteten innenfor denne. I trafikkavtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB er det lagt opp til at ny grunnrute fra 2012/2014 i løpet av 2017 vil frakte om lag 11 mill. flere reisende sammenliknet med 2011.
- Regjeringen vil i planperioden prioritere tiltak som gir sammenhengende dobbeltspor og et togtilbud med halvtimesavganger i begge retninger gjennom hele driftsdøgnet på IC-strekningene til Tønsberg, Seut/Fredrikstad og Hamar innen utgangen av 2024. Sammenhengende dobbeltspor gir i tillegg mulighet for flere avganger i rushperioden. Antall tog i rushtiden vil bli vurdert nærmere bl.a. ut fra markedsvurderinger av de ulike strekningene. KVVU for IC-strekningene peker på at en slik utbygging og et slikt togtilbud både vil øke transportkapasiteten og etterspørselen i stor grad.
- Regjeringen prioriterer Follobanen høyt for å fjerne en stor flaskehals i sørkorridoren. Fire-sporstrategien rundt Oslo fullføres med Follobanen i løpet av 2020 slik at hovedprinsippene fra ny grunnrute 2012/2014 (høy og jevn frekvens gjennom hele driftsdøgnet) også kan realiseres i korridoren sør for Oslo. Follobanen vil i tillegg til å være sentral for utviklingen av IC-tilbudet være svært viktig for å legge til rette for en betydelig økt transportkapasitet i lokaltogtrafikken.
- Med utbygging av dobbeltspor mot Fredrikstad og Hamar vil det være høy kapasitet på lokaltogstrekningene mellom Oslo og Moss, Drammen og Eidsvoll. Dette er svært viktig

markeder for jernbanen hvor det vil bli behov for å utvikle togtilbudet.

- Samferdselsdepartementet vil vurdere å øke kapasiteten hovedsakelig innenfor den frekvens som ligger inne i grunnruten fra 2014. Økt kapasitet vil dermed i første rekke komme gjennom mer togmateriell. Det vil være mulig å øke setekapasiteten ved å anskaffe om lag 25 ekstra togsett til å kjøre flere dobbeltsett istedenfor enkle togsett. Dette vil legge til rette for økt transportkapasitet.
- Regjeringen vil gjennom KVUen for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo starte planleggingen av små og mellomstore tiltak for å fjerne flaskehalsen. Dette vil kunne øke kapasiteten i eksisterende infrastruktur.
- Jernbaneverket vil i planleggingen av kryssingsspor på eksempelvis Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen og Sørlandsbanen søke å plassere disse slik at de kommer både godstrafikken og persontogtrafikken til gode, samtidig som det vil bli vurdert hvordan stasjonstiltak også kan bidra til økt transportkapasitet på disse strekningene. Det er foreløpig for tidlig å si hvor stort potensial for tilbudsforbedringer som ligger i disse tiltakene.

I de øvrige storbyområdene prioriteres følgende tiltak:

- For Bergensregionen vil dobbeltsporet mellom Arna og Bergen gi mulighet for et sterkt forbedret togtilbud, særlig for lokaltogtrafikken. Dobbeltsporet gir tilstrekkelig kapasitet på denne strekningen på lang sikt. Utover dette vil det bli prioritert midler til tiltak som gjør infrastrukturen mer robust og som legger til rette for tilbudsforbedringer på strekningen Bergen – Voss.
- I Trøndelag vil elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen sammen med andre tiltak legge til rette for en klar forbedring av togtilbudet og gjøre jernbanen til en mer integrert del av kollektivtilbudet i regionen.
- I Stavangerregionen settes det i gang en KVU for Egersund - Sandnes. Det nye dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger vil kunne håndtere en økt transporttettersspørsel i planperioden mellom Sandnes og Stavanger bl.a. med økt antall togsett.

Med disse tiltakene utvikles jernbanetilbudet i tråd med regjeringens langsiktige ambisjon om å utvikle et effektivt og kapasitetssterkt togtilbud i løpet av 20–30 år. Alle tilbudsforbedringene som er nevnt ovenfor krever flere tog. Dette håndteres

gjennom rammen til offentlig kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme togtenester.

En forutsetning for et kapasitetssterkt togtilbud er et godt vedlikehold av eksisterende jernbaneinfrastruktur. Derfor vil regjeringen øke bevilgningene til drift, vedlikehold og investeringer betydelig, samt komme godt i gang med fornyelsen av signal- og sikringsanlegg. Regjeringen har besluttet at det felles europeiske signalsystemet ERTMS skal legges til grunn som teknologisk plattform for det norske jernbanenettet. Dette betyr at ERTMS skal installeres når det bygges nye jernbanestrekninger eller når eksisterende signalanlegg må fornyes. Ettersom en stor andel av dagens signalanlegg vil nå sin teknologiske levealder de nærmeste 10–20 årene, vil det måtte brukes betydelige ressurser på å installere ERTMS på det norske jernbanenettet i de neste tiårene. Arbeidet er i startgroppen ved inngangen til planperioden. Østfoldbanens østre linje er pekt ut som pilotstrekning. Jernbaneverket skal våren 2013 legge fram en plan for den videre utbyggingsstrategien for ERTMS.

4.4 Langsiktig strategi for luftfarten

Flytransport utgjør en viktig del av transportsystemet i Norge. Transport med fly er spesielt godt egnet for de lange reisene. Grunnet vanskelig topografi har luftfarten gjennom de lokale lufthavnene og de regionale flyrutene også en rolle på kortere avstander. Luftfarten er relativt lite arealkrevende. Videre bidrar luftfarten til at landet bindes sammen og til at Norge knyttes opp mot resten av verden på en effektiv måte. Godsvolumet som fraktes med fly er lite sammenliknet med de andre transportformene, men omfatter særlig gods med høy verdi der tidsfaktoren er viktig.

Regjeringens ambisjoner for et moderne transportsystem på luftfartssiden i et 20-årsperspektiv er:

- Et lufthavnnett som sikrer befolkningen god tilgang på flytransport i hele landet.
- En luftfartssektor med et høyt sikkerhetsnivå.

Lufthavnene er en viktig del av Norges transportinfrastruktur. En framtidsrettet utvikling av lufthavnnettet vil sikre et godt tilbud for privatpersoner og næringsliv både i distriktene og sentrale områder. Luftfartens infrastruktur har i hovedsak vært selvfinansierende og omfattes ikke av de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan. Det overordnede ansvaret for lufthavninfrastrukturen ligger likevel hos regjeringen gjennom det

statlige eierskapet i Avinor. Ordningen med samfinansiering mellom bedriftsøkonomisk lønnsomme og ulønnsomme lufthavner internt i Avinor vil bli videreført.

Prognosene for flytrafikken viser en betydelig vekst i flytrafikken fram mot 2040. I planperioden vil Avinor prioritere kapasitetsutvidelser i lufthavnnettet for å møte den ventede trafikkveksten.

Regjeringen vil sikre at Avinor har rammebetingelser som gjør selskapet i stand til å løse de oppgavene det er satt til å løse. En stortingsmelding om virksomheten i Avinor er under utarbeiding, og regjeringen vil der komme tilbake med nærmere avklaringer knyttet til Avinors rammebetingelser.

For å sikre et godt flyrutetilbud i hele landet vil regjeringen videreføre ordningen med kjøp av ulønnsomme flyruter. Et nytt regelverk som åpner for lengre anbudskontrakter, i tillegg til at regjeringen har fått gjennomslag i EU for kontrakter på opptil fem år i de fire nordligste fylkene, vil gi større forutsigbarhet og legge til rette for konkurranse om flyrutene. Grunnet passasjervekst på de regionale rutene har det over tid vært et økt behov for statlige kjøp.

Mye av regelverksutviklingen i luftfarten skjer i dag internasjonalt. For myndighetene er det viktig at det internasjonale regelverket blir tilpasset norske forhold, og det er en prioritert oppgave for regjeringen å følge og påvirke arbeidet i de internasjonale organisasjonene.

Regjeringen vil legge til rette for et lufthavnnett som binder landet sammen og gir alle regioner et godt flyrutetilbud. For å møte forventet trafikkvekst planlegger Avinor å bygge ut kapasiteten ved de største lufthavnene. I Avinors investeringsplan for perioden 2014–2023 er det lagt opp til investeringer på til sammen 37 mrd. kr.

4.4.1 En framtdsrettet utvikling av de store lufthavnene

Hovedvekten av Avinors investeringsmidler vil gå til investeringer ved de store lufthavnene Oslo lufthavn, Gardermoen; Bergen lufthavn, Flesland; Trondheim lufthavn, Værnes, og Stavanger lufthavn, Sola. Det største enkeltprosjektet er ny terminal ved Oslo lufthavn, Gardermoen, men også ved de andre lufthavnene er det planlagt større tiltak på terminalsiden for å møte den ventede trafikkveksten. Tiltakene vil sikre at lufthavnene er tilpasset trafikkutviklingen og deres rolle som sentrale knutepunkt i det norske transportnettet.

Trafikkprognosene viser at det vil bli behov for tredje rullebane ved Oslo lufthavn, Gardermoen,

innen 2030. I Nasjonal transportplan 2010–2019 ble det fattet en prinsippbeslutning om at det skal båndlegges areal for en tredje rullebane. I Oslo lufthavn AS' masterplan anbefales en lokalisering øst for dagens lufthavn. Masterplanen har vært på høring, og Samferdselsdepartementet arbeider nå med den videre båndleggingsprosessen. Det vil bli gjennomført en prosess i tråd med plan- og bygningsloven.

Ifølge oppdaterte trafikkprognoser vil det i tillegg kunne bli behov for en andre rullebane ved Bergen lufthavn, Flesland, tidlig i neste planperiode. Ved Stavanger lufthavn, Sola, vil Avinor i planperioden vurdere kapasiteten i banesystemet samtidig med at bygging av ny parallell rullebane kan være nødvendig for å imøtekomme behov for kapasitet i takt med trafikkutviklingen.

Avinor har ikke tatt en endelig beslutning om bygging av nye rullebaner ved Oslo lufthavn, Gardermoen; Bergen lufthavn, Flesland, og Stavanger lufthavn, Sola. Eventuelle utbygginger av nye rullebaner vil kreve konsesjon fra Samferdselsdepartementet.

Videre utbygging av lufthavnene krever også investeringer i tilbringertjenestene på veg og jernbane. I første omgang gjelder dette tiltak på jernbanestasjonene på Oslo lufthavn, Gardermoen, og Trondheim lufthavn, Værnes.

4.4.2 En framtdsrettet utvikling av de nasjonale, regionale og lokale lufthavnene

Med bakgrunn i en rekke initiativ om forlenging av rullebaner og nye lufthavner ga Samferdselsdepartementet etatene og Avinor et utredningsoppdrag om lokale initiativ knyttet til lufthavnstrukturen. Utredningen ble gjennomført som en del av etatenes og Avinors arbeid med forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023. Arbeidet tok utgangspunkt i områdevis analyse som bl.a. så nærmere på tekniske og operative forhold, drifts- og utbyggingskostnader, samfunnsøkonomi og utviklingen innen andre transportområder.

4.4.2.1 Finnmark og Troms

Regjeringen vil videreføre dagens lufthavnstruktur. Lufthavndekningen i regionen er god, med elleve lufthavner i Finnmark og tre lufthavner i Troms. Det er lokalt kommet forslag om to nye lufthavner i Finnmark, henholdsvis én ny lufthavn ved Hammerfest til erstatning for dagens lufthavn, og én ny lufthavn ved Kautokeino. I tillegg har etatene og Avinor vurdert en forlenging av

rullebanen ved Kirkenes lufthavn, Høybukmoen. Avinor har, med bakgrunn i forslaget til Nasjonal transportplan 2014–2023, foretatt en nærmere vurdering av to lokaliteter, Grøtnes og Fuglenesdalen, for en ny lufthavn ved Hammerfest. Utredningen viser at det er operative utfordringer ved begge lokalitetene. Det er behov for utvidete studier av vær- og vindforhold samt vinterdrift. Avinor vil videreføre dette arbeidet i samråd med Samferdselsdepartementet. Avinor skal også foreta en nærmere vurdering av arealreserver ved den eksisterende lufthavnen for å håndtere trafikkveksten de neste 10 årene. Regjeringen vil komme tilbake til spørsmålet om framtidig lufthavnløsning for Hammerfest når tilstrekkelig beslutningsgrunnlag foreligger.

Etter en samlet vurdering av anbefalingene til etatene og Avinor har departementet valgt å ikke gå videre med etablering av en ny lufthavn ved Kautokeino.

Nye risikovurderinger viser at det ikke lenger er behov for større terrenginngrep ved en forlenging av rullebanen ved Kirkenes lufthavn, Høybukmoen. Avinor planlegger for en slik forlenging i slutten av planperioden.

Ved Tromsø lufthavn, Langnes, planlegger Avinor kapasitetsutvidende tiltak.

4.4.2.2 Lofoten og Vesterålen

Etatene og Avinor har foreslått å etablere en ny større lufthavn i Lofoten samtidig som Leknes lufthavn og Svolvær lufthavn, Helle, legges ned. Lufthavna er i etatenes og Avinors forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023 kostnadsberegnet til 1,2 mrd. kr. Beregningene til etatene og Avinor viser at lufthavna vil være bedriftsøkonomisk ulønnsom, men samfunnsøkonomisk lønnsom gitt at den erstatter to mindre lufthavner. Samferdselsdepartementet legger opp til å avvente de nødvendige utredninger og avklaringer samt dialog med lokale myndigheter før man eventuelt går videre med prosjektet.

For Stokmarknes lufthavn, Skagen, viser etatene og Avinors utredning at en forlenging av rullebanen vil gi en god operativ og markedsmessig effekt. Avinor planlegger for en forlenging av rullebanen i 2014.

4.4.2.3 Bodø

Luftforsvarets kampflybase vil i planperioden flyttes fra Bodø til Ørland. For Bodø lufthavn skal det i planperioden startes opp en prosess for å få på plass en langsiktig løsning for sivil luftfart i Bodø.

4.4.2.4 Helgeland

I etatenes og Avinors forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023 foreslås bygging av en ny større lufthavn ved Mo i Rana til erstatning for lufthavnene Mo i Rana lufthavn, Røssvoll og Mosjøen lufthavn, Kjærstad. Beregningene til etatene og Avinor viser at en slik lufthavn vil være bedriftsøkonomisk ulønnsom, men samfunnsøkonomisk lønnsom gitt at den erstatter to mindre lufthavner. Lufthavna er i etatenes og Avinors forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023 kostnadsberegnet til 1,1 mrd. kr. Avinor har påpekt et behov for å styrke selskapets finansielle situasjon for å kunne realisere en ny lufthavn på Helgeland.

Regjeringen er positiv til initiativet for bygging av en ny lufthavn på Helgeland og vil arbeide videre med regionalpolitiske avklaringer. Finansiering av en eventuell stor ny lufthavn må ses i sammenheng med investeringsbehovet på det øvrige lufthavnnett og en avklaring av Avinors finansielle rammebetingelser i den kommende stortingsmeldingen om virksomheten i Avinor. En bredere vurdering av regionale konsekvenser ved en eventuell endring i lufthavnstrukturen vil være en del av det videre arbeidet.

For Sandnessjøen lufthavn, Stokka, viser etatene og Avinors utredning at en forlenging av rullebanen vil gi en god operativ og markedsmessig effekt. Avinor planlegger for en forlenging av rullebanen i 2014.

4.4.2.5 Nord-Trøndelag

Dagens lufthavnsstruktur videreføres. De faglige vurderingene til etatene og Avinor viser at en utviding av rullebanene ved lufthavnene Rørvik lufthavn, Ryum, og Namsos lufthavn vil ha begrenset effekt. Regjeringen tar dette til etterretning.

4.4.2.6 Vestlandet

Transportetatene og Avinor anbefaler i planforslaget ingen endringer i lufthavnstrukturen i Sogn og Fjordane og Nord-Vestlandet. Regjeringen tar til etterretning de faglige vurderingene fra etatene og Avinor av tekniske og operative forhold, og det legges derfor ikke opp til konkrete tiltak som rullebaneutvidelser eller endringer av lufthavnstrukturen. Det vil være tilgjengelig flymateriell for å betjene lufthavnene i området med dagens transportstandard i planperioden.

Avinor har planlagt for en utvidelse av kapasiteten ved lufthavnene i Kristiansund og Ålesund.

4.4.2.7 Fagernes

Grunnet lav tidsgevinst på reiser mot Oslo og Oslo lufthavn, Gardermoen, sammenliknet med alternativ transport og høye tilskudd per passasjer, har Avinor sammen med Valdres Natur- og Kulturpark foretatt en nærmere analyse av lufthavnas framtidige rolle i etterkant av framlegging av forslaget til Nasjonal transportplan 2014–2023. I utredningen anbefales det å iverksette et samarbeid om trafikkstimulerende tiltak. Dersom man ikke oppnår økt aktivitet ved lufthavna, anbefales det å foreta en ny vurdering av lufthavnas framtid.

Samferdselsdepartementet tar utredningen til etterretning. Det er inngått en avtale om ruteflyginger på ruten mellom Fagernes og Oslo fram til 2016.

4.4.2.8 Sørlandet

Avinor planlegger for kapasitetsøkende tiltak ved Kristiansand lufthavn, Kjevik.

4.4.3 Restrukturering av Luftforsvaret og konsekvenser for sivil luftfart

Det pågår et strategisk og operativt samarbeid mellom Avinor og Forsvaret som omfatter både lufthavndrift og bruk av luftrommet. Omstruktureringen av Luftforsvaret og lokalisering av ny kampflybase vil få konsekvenser for forholdet mellom militær og sivil luftfart. Kampflybasen vil i planperioden flyttes fra Bodø til Ørland, og det skal etableres en framskutt base på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Forsvaret ser også på alternative løsninger for lufthavnene på Bardufoss og Andøya. Endringene i Luftforsvarets basestruktur vil få økonomiske følger for Avinor. Samferdselsdepartementet vil sammen med Forsvarsdepartementet, Forsvaret, Avinor, og lokale og regionale myndigheter arbeide for å finne løsninger som ivaretar både sivile og militære behov.

4.4.4 Lufthavnene utenfor Avinor

Utenfor Avinor er det i dag seks lufthavner med rutedrift. Sandefjord lufthavn, Torp, og Moss lufthavn, Rygge, er de klart største av disse lufthavnene og er lokalisert på det sentrale østlandsområdet. Lufthavnene har konkurranseflater mot Oslo lufthavn, Gardermoen og er ikke en del av samfinansieringssystemet. I reguleringen av disse lufthavnene har Samferdselsdepartementet som konsesjonsgiver og takstmyndighet tatt hensyn til

rollen Oslo lufthavn, Gardermoen, spiller i finansieringen av det øvrige lufthavnettet.

Samferdselsdepartementet vil videreføre AFIS-tilskuddet for lufthavnene utenfor Avinor med ruteflyging.

Ved Stord lufthavn, Sørstokken, vil Samferdselsdepartementet videreføre avtalen om driftsstøtte.

Ved Ørland hovedflystasjon driver kommunen sivil lufthavndrift. Lufthavna er ikke omfattet av ordningen med tilskudd til flygerinformasjonstjenesten siden lufthavna har egen flykontrolltjeneste. Lokalisering av ny kampflybase på Ørland hovedflystasjon vil gi et økt transportbehov. For å sikre en videre sivil lufthavndrift tar regjeringen sikte på å inngå en driftsavtale med Ørland kommune innenfor en ramme på tre mill. kr per år.

4.5 Langsiktig strategi for sjøtransport

Sjøtransport er særlig egnet til å frakte store godsmengder over lange avstander der tidsfaktoren ikke er kritisk. Selv om transport med skip er særlig aktuelt for godstransport, benyttes båt også til persontransport på steder uten vegforbindelse og mellom steder der topografiske forhold gjør landbasert transport vanskelig eller tidkrevende.

Regjeringen vil:

- Ha en helhetlig tilnærming til maritim infrastruktur for å sikre framkommelighet og sikkerhet i stamnettet.
- Ha en høy standard for utforming av innseilingskorridorer til de utpekte havnene og til viktige stamnetthavner.
- Ta et større ansvar for utviklingen av nærskipfarten, og innenfor dette bidra til at havnene utvikler og effektiviserer sin virksomhet.

Havnestrukturen i Norge består av utpekte havner, stamnetthavner og øvrige havner. Med dette er det trukket et skille mellom havner som har en særlig funksjon i det overordnede transportnetverket og andre havner. Fiskeri- og kystdepartementet har med hjemmel i havne- og farvannsløven § 46, utpekt fem havner (Oslo havn KF, Kristiansand havn, Stavangerregionen havn IKS, Bergen og omland havnevesen og Tromsø havn KF) som anses som særlig viktige for å utvikle effektiv og sikker sjøtransport av personer og gods. De utpekte havnene inngår også i gruppen av totalt 32 stamnetthavner. Havnestrukturen og stamnettet til sjøs er nærmere beskrevet i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Kriteriene for å bli pekt ut knytter seg til omfanget av virksomheten i havna og de havne- og transporttjenester som tilbys, herunder godsvolum, organisering og samarbeid med andre havner, samt havnas samfunnsmessige betydning. Det er også viktig med nærhet til jernbane, riksveg og lufthavn.

Det pågår en effektiviseringsprosess blant havnene, der samarbeid og sammenslåing til større enheter blir mer aktuelt. De langsiktige trendene med hovedvekt på økte godsmengder tilsier at dette må fortsette. På sikt antas det at endringer i havnestrukturen blir nødvendig for å ivareta og utvikle havnenes rolle som knutepunkt i godstransportsystemet.

4.5.1 Strategier for sjøtransporten

4.5.1.1 Farleden

Økende fartøystørrelse, både lengre og dypere fartøy, medfører behov for større manøvreringsrom i farleden og i havneområder, noe som igjen gjør det nødvendig med løpende oppgradering av farleden. Tiltak i stamnettet og i innseilinger til stamnetthavnene vil bli prioritert. Sikkerhet er et avgjørende moment når farledstiltakene skal fastlegges.

4.5.1.2 Havnestruktur

Regjeringen vil, i samspill med havnene, arbeide for en havnestruktur med effektive havner med hyppige skipsanløp, som fungerer som logistikknutepunkt for kombinerte transportløsninger. Sjøtransporten vil gjennom dette få lavere enhetskostnader og bli mer konkurransedyktig, og dermed bidra til at mer gods fraktes sjøvegen. Dette skal gjøres ved å prioritere ressurser til de viktigste havnene.

I et lengre tidsperspektiv, gitt en vesentlig økning i godstransport for stykkgoods og enhetslaster både utenriks og innenriks, vil sjøveien kunne tilby nødvendig kapasitetsøkning. I tillegg til økt transport av stykkgoods til og fra de befolkningstunge områdene, forventes transportbehovet å øke bl.a. innen olje/gass, bergverksdrift og turisme, særlig i nordområdene. Dette stiller krav til en effektiv og framtidrettet havnesektor.

4.5.1.3 Nærskipsfartsstrategi

Regjeringen legger i denne meldingen fram hovedelementene i en ny strategi for å styrke nærskipsfarten og fremme økt bruk av sjøtransport.

Tiltakene og det videre arbeidet med strategien er beskrevet nærmere i kapittel 10.

4.5.1.4 Fiskerihavner

Utbygging av fiskerihavnene skal medvirke til å opprettholde en sterk og bærekraftig fiskerinæring. Mange fiskerihavner på mindre steder har også en funksjon som lokal trafikkhavn. Tilpassing av fiskerihavner til stadig større båter sikrer gode arbeidsplasser for fiskerne og en effektiv fiskerinæring.

På lengre sikt må det antas at behovet for å etablere nye fiskerihavner vil avta. Det kan imidlertid bli et større behov for havneutbedringer. Her kan utviklingen i nordområdene bli av særlig betydning for dimensjonering og innretning av tiltak. En nærmere omtale av fiskerihavner står i kapittel 8.

4.5.2 Sikkerhet og framkommelighet

4.5.2.1 Farledsgjennomgang

Regjeringen vil legge til rette for en «motorvegstandard» til sjøs der seiling skal skje sikkert og effektivt fra kai til kai. Det arbeides med en ny farledsnorm som vil bidra til å standardisere utformingen av farledene. Dette vil være et viktig grunnlag for modernisering og bedre vedlikehold av navigasjonsinnretningene. Kystverkets pågående arbeid med farledsgjennomgangen, «Navplan», vil bli fullført i første del av planperioden. Hensikten med denne er å foreta en systematisk nautisk overordnet gjennomgang av hoved- og biledere og lokalleder med ferje-, hurtigbåt- og ambulanseruter, samt deres nautiske innretninger.

4.5.2.2 Lostjenesten

Lostjenesten er for tiden under utredning av et eget utvalg som skal levere sin innstilling i løpet av våren 2013. Formålet med utredningen er å legge til rette for en framtidrettet, kostnadseffektiv og brukervennlig lostjeneste som på en god måte ivaretar sjøsikkerheten og miljøet langs kysten. Dette vil kunne redusere næringens kostnader og tilrettelegge for mer transport på sjø.

4.5.2.3 Meldings- og informasjonstjenester

EU-direktiv 2010/65 om rapporteringsformaliteter har som formål å redusere den administrative byrden som ligger på sjøtransporten gjennom å forenkle dokument- og varekontrollen med skip og gods

innen EU/EØS. Det er vedtatt at direktivet skal inn-
tas i EØS-avtalen og det pågår for tiden en prosess
knyttet til denne innlemmelsen. I tillegg arbeider
Kystverket med den tekniske implementeringen av
direktivet. Direktivet forenkler rapporteringsruti-
ner og prosedyrer for skip som seiler mellom hav-
ner i EU/EØS, og medfører at informasjon om det
enkelte fartøy vil overføres elektronisk og blir let-
tere tilgjengelig for relevante parter. Det er grunn
til å tro at gevinsten ved denne forenklingen blir
betydelig, og at det vil være et bidrag til å legge til
rette for sjøtransport i konkurranse med landba-
sert transport.

4.5.2.4 Økt bruk av ITS i sjøtransporten

EU har presentert «e-maritime» som vil bygge
videre på e-navigasjon inn mot aktører i transport-
knutepunktene (vareiere og logistikkaktører).
Det vil være viktig at norske myndigheter følger
utviklingen på dette området.

E-maritime må ses i sammenheng med andre
tiltak som iverksettes for å bidra til at mer gods-
transport fraktes på sjø.

4.5.3 Hovedprioriteringer i planperioden – styrking av sjøtransporten

Sjøtransportens konkurransevne skal bedres
med systematisk satsing på økt sikkerhet, fram-
kommelighet og effektivisering.

Tiltakene som gjennomføres i planperioden vil
gi et løft i vedlikeholdet av navigasjonsinnretnin-
ger, styrking av navigasjons- og meldingssystem,
fornyng av utstyr ved trafikksentralene og mange

utbedringer i farledene. Samlet vil disse tiltakene
ha en positiv virkning for sjøsikkerheten langs
kysten.

Når det gjelder farledstiltak er stamnettet og
innseiling til stamnetthavner prioritert. Dette vil
ha en positiv effekt for de områdene hvor sjøtra-
fikken er størst og tiltakene vil styrke sjøtranspor-
tens konkurransevne.

Et viktig farledsprosjekt for den kystgående
delen av skipsfarten, og for næringslivet på Vest-
landskysten, er Stad skipstunnel. Prosjektet vil
bidra til økt sikkerhet og framkommelighet. Bak-
grunnen for dette er de spesielle seilingsforhol-
dene rundt Stad. En kombinasjon av havstrømmer
og undersjøisk topografi skaper krevende sei-
lingsforhold med høye bølger, som kommer fra
ulike kanter samtidig. Dette medfører bl.a. at far-
tøy venter i stedet for å passere Stad under dårlige
værforhold. Ulykkesrisikoen er også noe høyere
enn på andre kyststrekninger. Prosjektet vil
kunne startes opp i siste seksårsperiode.

Det legges opp til at Kystverkets virkemidler
utvides fra å dekke sikkerhetstiltak og infrastruk-
turtiltak i farledene til også å omfatte tiltak som
skal stimulere til økt bruk av nærskipfart, og
som vil ha betydning for utviklingen av havnene
og havnestrukturen.

Fiskefartøyene blir stadig større og mer dypt-
gående. Dette gjør det nødvendig å utdype en
rekke fiskerihavner. Mer krevende værforhold
gjør det nødvendig også med forsterket innsats på
molobygging i fiskerihavnene. I samsvar med
behovet har regjeringen prioritert tiltak i nordnor-
ske fiskerihavner.

5 Målene for transportpolitikken



Figur 5.1 Ypsilon bru, Drammen.

Foto: Olav Heggø

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.

5.1 Målstrukturen i planperioden

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 presenterte regjeringen en ny målstruktur som grunnlag for styringen av den nasjonale transportpolitikken. Målene viser hvordan regjeringen innretter transportpolitikken for å bidra til vekst og utvikling i alle deler av landet. Resultatene etter første fireårsperiode er omtalt i kapittel 2, og viser at den styrkede innsatsen på samferdselsområdet har bidratt i retning av de

langsiktige målene. Regjeringen vil videreføre hovedtrekkene i målstrukturen for planperioden 2014–2023.

Hovedmålene for transportpolitikken peker framover mot en ønsket tilstand for transportsektoren, uten å være tid- eller tallfestet:

- Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet, og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.
- En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.
- Begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet.
- Et transportsystem som er universelt utformet.

Framkommelighet	Trafikksikkerhet	Miljø	Universell utforming
Redusere reisetider i og mellom landsdeler	Halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2024	Bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål	Bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet
Redusere avstandskostnader mellom regioner	Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbane-, luft- og sjøtransport	Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy	
Bedre påliteligheten i transportsystemet		Bidra til å redusere tapet av naturmangfold	
Bedre transporttilbudet		Begrense inngrep i dyrket jord	
Redusere rushtidsforsinkelser for kollektivtransport i de fire største byområdene			
Bedre framkommeligheten for gående og syklende			

Figur 5.2 Målstruktur

Til hvert av hovedmålene er det satt etappemål, jf. figur 5.2. Etappemålene viser hvilke områder regjeringen legger særlig vekt på i denne planperioden.

Regjeringens hovedgrep for å bedre framkommeligheten og redusere avstandskostnadene er å øke kapasiteten, og gjøre transportnettet mer robust i og mellom landsdeler og regioner, og å utvikle effektive kollektivløsninger i og rundt byområdene. Et transportsystem med økt pålitelighet og bedre transporttilbud, vil kunne bidra til regionforstørring og robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. En målrettet utvikling av infrastrukturen vil redusere avstandsulempene og gi grunnlag for mer effektive, pålitelige og forutsigbare transporter. Reduserte reisetider i og mellom landsdeler vil øke framkommeligheten for gods-transport og bedre grunnlaget for næringsliv og bosetting i hele landet.

Regjeringen har lagt nullvisjonen til grunn for målet om transportsikkerhet. Målet i planperioden er å halvere tallet på hardt skadde og drepte i vegtrafikken. Dette er et svært ambisiøst mål, og krever innsats fra alle hovedaktørene i trafikksikkerhetsarbeidet. I luftfart, sjøfart og på jernbane er sikkerhetsnivået svært høyt. Målet er at det høye sikkerhetsnivået i disse sektorene skal opprettholdes og styrkes i planperioden.

Regjeringen har som mål å redusere negative klima- og miljøpåvirkninger av transport. I planpe-

rioden legges det særlig vekt på å redusere transportsektorens bidrag til klimagassutslipp, lokal luft- og støyforurensing, tap av naturmangfold og inngrep i dyrket jord. Målet i Klimameldingen, jf. Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk, om at veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, følges opp.

Regjeringen har som mål at transportsystemet skal være universelt utformet. Tiltak som gjør transportsystemet universelt utformet i planperioden, vil øke kvaliteten for alle grupper av reisende. Regjeringen legger opp til en bred innsats for å bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet. For å nå dette målet må både stat, fylkeskommuner og kommuner bidra, i tillegg til transportselskapene.

Det legges i meldingen fram flere strategier som skal bidra til å nå de transportpolitiske målene. Godstransportstrategi, kollektivtransportstrategi og sykkelstrategi har alle til hensikt å påvirke transportstrømmene i en retning som både sikrer god framkommelighet og bruk av mer miljøvennlige transportformer. Strategiene skal bidra til å nå flere av hovedmålene.

Noen av de transportpolitiske målene virker i samme retning som målene om økt framkommelighet for kollektivtransport i de største byområdene og reduserte klimagassutslipp. Målet om økt framkommelighet i form av reduserte reisetider,

vil i de fleste tilfeller også bidra til å nå målet om bedre transportsikkerhet. På andre områder kan målene være motstridende. Økt framkommelighet og bedre miljø kan i noen sammenhenger kreve avveininger av interesser som står i direkte motstrid til hverandre. Det er en politisk oppgave å avveie og prioritere mellom de ulike målene. I utformingen av Nasjonal transportplan har regjeringen lagt vekt på å finne en god balanse mellom målene.

Trafikksikkerhet har sammen med framkommelighet og miljø høyest prioritet i planperioden. For å nå målet for trafikksikkerhet på veg foreslås det bl.a. en betydelig satsing på målrettede trafikksikkerhetstiltak, strekningsvise investeringer og på drift og vedlikehold. Tilrettelegging for økt framkommelighet og utvikling av velfungerende bo- og arbeidsmarkeder er tillagt vekt fordi det er viktig for bosetting og verdiskaping. Regjeringen vil fortsette politikken med en klar differensiering mellom storbyområder og øvrige deler av landet. Dette innebærer at det i storbyområdene satses videre på å bygge ut kollektivtransporten. Sammen med tiltak for å få flere til å gå og sykle, bidrar dette både til å redusere klimagassutslipp og lokal luftforurensing. Vi bygger en transportinfrastruktur som gjør oss i stand til å møte det langsiktige målet om å bli et lavutslippssamfunn. I områder med lavere befolkningsgrunnlag legges det vekt på gode vegforbindelser.

For å redusere negative effekter av bygging av infrastrukturprosjekt for naturmangfold og dyrket jord, legger regjeringen vekt på at alternative og realistiske løsninger skal være vurdert, dernest skal avbøtende tiltak vurderes. Eksisterende lovverk og planprosesser åpner også for å benytte kompensasjon som tiltak.

Regjeringen vil bidra til mobilitet og deltakelse for alle grupper i samfunnet. Det satses derfor betydelig på universell utforming. Det vil imidlertid kreve svært store ressurser å gjøre eksisterende transportinfrastruktur universelt utformet. I planperioden er det prioritert å finne løsninger som når flest mulig av de reisende.

Nasjonal transportplan er først og fremst en plan for statlige tiltak og virkemidler i transportpolitikken. Realisering av de transportpolitiske målene vil imidlertid kreve innsats fra og samarbeid mellom stat, fylkeskommuner, kommuner og andre aktører som har ansvar for viktige virkemidler i areal- og transportpolitikken.

Måloppnåelsen vil bli vurdert ut fra et sett indikatorer. Indikatorene er nødvendige for å etterprøve måloppnåelse, og for å få en bedre sammenheng mellom uttrykte politiske mål og resultater.

Etappe mål og indikatorer vil bli fulgt opp i de årlige budsjettframleggene til Stortinget, der utviklingen vil bli sammenholdt med status ved inngangen til planperioden.

Alle effekter av transportpolitikken kan ikke kartlegges gjennom et avgrenset sett indikatorer. Der det er aktuelt, vil indikatorene bli supplert med annen informasjon, som nasjonal statistikk om transportytelser eller reisevaneundersøkelser, bredere analyser og evalueringer.

Målstrukturen skal være førende for transportetatens handlingsprogrammer.

5.2 Samfunnsøkonomiske virkninger

Samfunnets ressurser er knappe. Samfunnsøkonomiske analyser er et verktøy til å belyse konsekvensene av ressursbruk i offentlig sektor. Analysene kan brukes på investeringer, regelendringer og programmer; det som med et samlebegrep kalles offentlige tiltak. Hovedformålet med en samfunnsøkonomisk analyse er å klarlegge og synliggjøre konsekvensene av alternative tiltak før beslutning om iverksetting av tiltak fattes. Samfunnsøkonomiske analyser er dermed en måte å systematisere informasjon på. Analysene skal være en del av beslutningsgrunnlaget, uten dermed å representere en beslutningsregel.

Den samfunnsøkonomiske analysen inneholder både prissatte og ikke-prissatte komponenter. Arealbruk er et eksempel på ikke-prissatte komponenter. Arealbruk er ofte av stor betydning for valg av transportløsninger og kan innebære tiltak som gir kostnadsøkninger, uten at nytten på arealsiden er prissatt i det konkrete prosjektet. Eksempler på dette er valg av tunnelloosning istedenfor dagløsning pga. jordvern, naturvern hensyn eller byutvikling, eller valg av jernbane istedenfor veg i befolkningstunge områder av byutviklings- og kapasitetshensyn. Det benyttes en egen metodikk for ikke-prissatte konsekvenser.

Det kan i tillegg være effekter som ikke blir gjenspeilet i transportsystemet eller som prognosene ikke fanger opp. Infrastrukturtiltak kan for eksempel påvirke næringslivet gjennom utvidede arbeidsmarkeder som gir et økt tilfang av kompetent arbeidskraft og gjennom dette bedre effektivitet. Nytte-kostnadsanalysen vil bare fange opp de effektene som viser seg gjennom økt trafikk. I tillegg til denne effekten kan det være nytteelementer som ikke fanges opp i vanlige nytte-kostnadsanalyser. Dette blir kalt for «mernytte».

Samspillet mellom virkemidler som påvirker etterspørselen etter transport, som areal- og par-

Tabell 5.1 Samfunnsøkonomiske virkninger av investeringsprosjekt. Mill. 2013-kr

	Statens vegvesen	Jernbaneverket
Kostnad (statlig andel)	104 400	68 600
Samfunnsøkonomisk netto nytte	20 500	-24 000
Reduserte transportkostnader for samfunnet	186 000	36 800
Reduserte bedriftsøkonomiske kostnader	62 100	16 000
Reduserte transportkostnader i distriktene	47 400	-
Endring i CO ₂ -utslipp (tonn) fra trafikken per år	77 000	-102 500

keringspolitikk, avgifter og reguleringer, er også viktige faktorer som påvirker analysene. Analysene har lagt dagens virkemiddelbruk til grunn på disse områdene.

Ovennevnte innebærer at det vil være prosjekt som er beregnet å være samfunnsøkonomisk ulønnsomme som likevel er prioritert i planperioden. Det er i kapittel 15 redegjort nærmere for hva som er tillagt vekt ved prioriteringene.

Tabell 5.1 viser de beregnede samfunnsøkonomiske virkningene av investeringsprosjektene for veg og jernbane som foreslås i tiårsperioden. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet av drift og vedlikehold inngår ikke i beregningene. Det er beregnet effekter av prosjekt som sluttføres i planperioden. Dette omfatter også prosjekt som er igangsatt før planperioden starter. I tillegg til de store investeringsprosjektene inngår enkelte av programområdene, som trafikksikkerhetstiltak.

Det er ikke beregnet effekter av kollektivtiltak på veg, eller av tiltak rettet mot syklist og gående. Undersøkelser tyder imidlertid på at slike tiltak kan ha høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Samlet sett er investeringene i veg og jernbane beregnet å være samfunnsøkonomisk ulønnsomme i prissatte virkninger, jf. tabell 5.1. Bedre framkommelighet kan uttrykkes gjennom reduksjon i transportkostnadene. De store veg- og bane-prosjektene gir reduserte transportkostnader på nærmere 223 mrd. kr over prosjektenes levetid. I distriktene er det beregnet sparte transportkostnader på veg på om lag 47 mrd. kr. De bedriftsøkonomiske transportkostnadene for næringslivet som følge av veg- og jernbaneinvesteringene er beregnet til å bli redusert med i overkant av 78 mrd. kr. På vegsiden kommer de store bidragene til reduserte transportkostnader først og fremst som følge av reduserte tidskostnader. Disse skyldes oftest økt hastighet, men i en del tilfeller også kortere veg. Hvis vegen blir kortere etter utbyg-

ging, vil reduksjon i kjøretøykostnader bidra til de reduserte transportkostnadene.

Statens vegvesen og Jernbaneverket har beregnet at de årlige gjennomsnittlige klimagassutslippene fra vegtrafikken øker med 77 000 tonn som følge av nye vegprosjekt som åpner i perioden. Redusert biltrafikk som følge av et styrket jernbanetilbud i planperioden er beregnet å redusere de årlige klimagassutslippene med noe over 100 000 tonn.

Det er i tillegg beregnet at utslipp av klimagasser fra bygging av vegprosjekt i planperioden totalt utgjør 700 000 tonn, mens totalt utslipp fra bygging av jernbaneprojekt er beregnet til om lag 275 000 tonn. Metoden og forutsetningene som etatene har anvendt i beregninger av klimagassutslipp er gjort nærmere rede for i kapittel 2.4.

5.3 Måloppnåelse

5.3.1 Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader

Regjeringen har som hovedmål å bedre framkommeligheten og redusere avstandskostnader, for å styrke konkurransekraften i næringslivet og bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønstret. Gjennom tiltakene i denne meldingen oppnås reduserte reisetider, et mer pålitelig transportnett og et bedre transporttilbud. Regjeringen foreslår videre tiltak som vil legge til rette for reduserte rushtidsforsinkelser for kollektivtransport og økt framkommelighet for syklist og fotgjengere.

Utbygging av veg og jernbane vil bidra til regional utvikling gjennom kortere reisetider og reduserte avstandskostnader. Gjennom styrket drift og vedlikehold, tiltak for å ta igjen forfall og skredssikring, skal pålitelighet og punktlighet i transportsystemet forbedres i planperioden.

I dette kapitlet presenteres virkninger av prioriteringene i meldingen på en rekke indikatorer.

Indikatorene har til formål å belyse hvor langt vi kan komme i retning av å nå målene i tiårsperioden.

Reisetider i og mellom landsdeler

Etappemål: *Reisetider i og mellom landsdeler skal reduseres*

Indikatorer for etappemålet:

- Reisetider på utvalgte strekninger på riksvegnettet.
- Reisetider på utvalgte region- og IC-tog.

Reisetidsreduksjoner er viktig både for å utvikle robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner og for å sikre raske forbindelser til markedene for gods-transport. Sammenhengende utbygging og utbedring av flaskehalsen på rikvegnettet vil gi reduserte reisetider i planperioden. Reisetidsgevinstene ventes å bli størst på strekningene E6/E136 Oslo – Ålesund og E6 Bodø – Tromsø med henholdsvis om lag 35 og 31 minutter. Også strekningene E39 Stavanger – Bergen, E6 Tromsø – Alta og E6 Oslo – Trondheim vil få betydelige reisetidsforbedringer. Endringene er vist i tabell 5.2.

Utviklingen av et effektivt og moderne togtilbud i Østlandsområdet skal bidra til å utvikle regionen, og til å gjøre det lettere å håndtere befolkningsveksten i Oslo-regionen. De store investere-

ringsprosjektene på jernbane vil gi utslag i reduserte reisetider i planperioden. I perioden 2014–2023 er det IC-utbyggingen som gir utslag på kjøretidene, jf. tabell 5.3. Tiltakene mellom Eidsvoll og Hamar gir en reisetidsgevinst som har tilsvarende effekt for fjerntogene mellom Oslo og Trondheim. Det vil være flere store jernbaneprosjekt som ikke slutføres i planperioden, der betydelige reisetidsgevinster først vil oppnås etter 2023. Det vises til nærmere omtale av IC-utbyggingen i kapitlene 4 og 15. I tabell 5.3 er det inkludert utbygging av IC-strekninger som det er lagt opp til å fullføre innen utgangen av 2024.

Avstandskostnader

Etappemål: *Avstandskostnader mellom regioner skal reduseres*

Indikatorer for etappemålet:

- Transportkostnader for en gjennomsnittlig tungtransport på utvalgte strekninger på riksvegnettet.
- Transportkostnader for sjøtransport.

Reduserte avstandskostnader mellom regioner er viktig for konkurransekraften i næringslivet og for å utvikle robuste regioner. Tiltakene i Nasjonal transportplan 2014–2023 vil redusere avstandskostnadene.

Tabell 5.2 Reisetidsgevinster i minutter på utvalgte strekninger på riksvegnettet

Rute	Reisetid i 2014	Redusert reisetid per 1.1.2024 (minutter)
E18 Oslo – Kristiansand	4:57	13
E39 Kristiansand – Stavanger	3:59	17
E39 Stavanger – Bergen	4:49	26
E39 Bergen – Ålesund	7:06	15
E39 Ålesund – Trondheim	6:01	17
E6 Trondheim – Bodø	11:13	15
E6 Bodø – Tromsø	9:19	31
E6 Tromsø – Alta	6:14	25
E6 Oslo – Trondheim	8:16	27
E6/rv 3 Oslo – Trondheim	7:37	15
E6/E136 Oslo – Ålesund	8:44	35
E16 Oslo – Bergen	8:20	16
E16 Riksgrensen (Riksåsen) – Hønefoss	8:07	20
E134 Oslo – Haugesund	7:26	19
E18 Oslo – Ørje (Sverige)	1:22	5

Tabell 5.3 Reisetidsgevinster på utvalgte jernbanestrekninger

Strekning	Reisetider 2012	Reisetider i 2024	Redusert reisetid (minutter)
Oslo S – Skien	02:40	02:03	37
Oslo S – Lillehammer	02:15	01:46	29
Oslo S – Halden	01:45	01:27	18
Oslo S – Trondheim	06:40	06:11	29
Trondheim – Steinkjer	02:05	01:50	15

Tabell 5.4 Transportkostnader for en gjennomsnittlig tungtransport på utvalgte strekninger på riksvegnettet

Rute	Fra	Til	Status 2014 i kr per strekning	Endring 2014–2023 i kr per strekning
Hovedstrekninger				
E18	Ørje	Kristiansand	3 940	98
E39	Kristiansand	Trondheim	18 750	-1 122
E6/rv 3/E6	Svinesund	Trondheim	7 080	200
E6	Trondheim	Kirkenes	22 750	-563
E16	Oslo	Bergen	5 960	46
E134	Drammen	Haugesund	4 800	-196
Andre strekninger				
E16/rv 7/rv 52/E16	Oslo	Bergen	5 660	-210
E16/rv 7/rv 52/rv 5	Oslo	Florø	6 370	-192
E6/E136	Oslo	Ålesund	6 380	133
E6/rv 70	Oslo	Kristiansund	7 680	32
E10	Å	Riksgrensen	4 200	105

Avstandskostnader påvirkes av en rekke faktorer, for eksempel billettpriser, fraktpriser, tids- og kjørekostnader og bompenger. Det er krevende å operasjonalisere begrepet avstandskostnader. For jernbanesektoren er det ikke utviklet en slik indikator. For vegsektoren er det utviklet en indikator som kan vise hvordan kostnadene for tungtrafikk mellom de store byene endres som følge av tiltak i riksvegnettet, bompenger og ferjer. Eksempler på tiltak som reduserer kostnadene er vegutbedringer som gir kortere kjørelengde, jevnere kjøring og økt hastighet. Bompenger er et eksempel på tiltak som vil øke kostnadene. I tabell 5.4 er de forventede virkningene av prioriteringene i perioden vist som endringer i kostnader for en tung bil på

utvalgte strekninger. Negative kronebeløp betyr kostnadsbesparelser.

For å måle utviklingen i transportkostnadene i sjøtransport vil departementene følge utviklingen i kostnader for innenriks sjøfart. Transportkostnader for sjøtransport utgjør en del av avstandskostnadene. Farledsutbedringer foretas ikke primært for å oppnå tidsreduksjoner, men for å ivareta sjøsikkerheten for eksisterende fartøytyper og framtidige, større skip. Farledsutbedringer, som ved innseilingen til Borg havn, vil legge til rette for økt regularitet og større skip. Dette vil medføre bedre trafikkavvikling, høyere konsolideringsgrad i form av mer gods på færre og større skip, og dermed reduserte transportkostnader.

Kystverket vil arbeide med å utvikle prisindikatorer på strekninger mellom noen av de utpekte havnene.

Pålitelighet i transportsystemet

Etappemål: *Påliteligheten i transportsystemet skal bedres*

Indikatorer for etappemålet:

- Antall timer de viktigste vegrutene for gods-transporten er stengt.
- Punktlighet og regularitet for gods- og persontog.
- Ventetid på maritime tjenester og oppetid på maritim infrastruktur.
- Punktlighet og regularitet for flytrafikken.

Et pålitelig transportsystem er av stor betydning for næringslivets transportkostnader. Forsinkelser i godstransporter pga. stengte veger eller stengt jernbane, kan få vesentlige følger for næringslivet. Med tiltakene i Nasjonal transportplan 2014–2023 ventes det at antall timer med stengte veger og antall forsinkelsestimer på jernbane, blir redusert.

Påliteligheten i veg- og jernbanenettet vil bli bedre som følge av økt innsats til drift, vedlikehold, og tiltak for å ta igjen forfall. Planlagt utbygging og utbedring av de viktigste riksvegene og jernbanestrekningene, skredsikring og tiltak for å fjerne flaskehals, vil også bidra. Antall timer de viktigste vegrutene for godstransport er stengt, ventes å bli redusert i planperioden. Fjellovergangene skal i større grad være åpne på vinterstid, og det legges opp til at det skal være minst én rute åpen i retningene nord-sør og øst-vest.

Høy driftsstabilitet på jernbane er viktig både for passasjerer og vareeiere. Et pålitelig jernbanesystem er dermed en viktig del av strategien for å få flere til å reise med jernbane framfor personbil, og for å overføre gods fra veg til jernbane. Satsingen på jernbane som regjeringen har gjennomført i innværende planperiode, og som ytterligere økes i planperioden 2014-2023, vil gi en bedre driftsstabilitet i trafikkavviklingen.

Det legges særlig vekt på arbeidet med å bedre driftsstabiliteten i rushtrafikken. Driftsstabiliteten måles i punktlighet (andel av togene som er i rute), regularitet (andel av togene som kjøres i henhold til ruteplan) og oppetid (togtimer fratrukket forsinkelsestimer, og andelen dette utgjør av totalt antall togtimer). I planperioden legges det særlig vekt på å bedre regulariteten og oppetiden, mens målene for punktlighet videreføres. Med utgangspunkt i de økonomiske rammene for planperioden er det satt resultatmål for driftsstabiliteten i form av punktlighet, oppetid og regularitet for jernbanen, jf. tabell 5.5. Det er satt som mål for planperioden at antall forsinkelsestimer reduseres med om lag 30 pst. og antall innstilte tog reduseres med om lag 60 pst. sammenlignet med nivået i 2012. Målene tar høyde for at togtrafikken øker i perioden.

Både for veg og jernbane vil det være uforutsigbarhet knyttet til klimaendringer som utsetter transportinfrastrukturen for mer skred og flom. Bedre varslingsystemer og bygging av mer robust infrastruktur vil bidra til å redusere risikoen.

En rekke forhold påvirker framkommelighet og pålitelighet for skipstrafikken. Det antas imidlertid å være en sammenheng mellom pålitelighet og Kystverkets tjenester, navigasjonsinnretninger og farledsutbedringer. Ventetid for los og oppetid for navigasjonsinnretningene er viktige indikatorer. Det forventes at dagens høye nivå på disse områdene opprettholdes eller forbedres noe i planperioden, uten at dette skal medføre økte kostnader for lostjenesten. Effekter relatert til farledsutbedringer vil rapporteres på de farledsstrekningene som har betydelige trafikkbegrensinger.

Avinor har satt egne mål for punktlighet og regularitet på henholdsvis 88 og 98 pst. Punktligheten og regulariteten i 2012 var på henholdsvis 88,1 pst. og 98,3 pst. Avinor vil i samarbeid med flyselskapene arbeide for å opprettholde det høye nivået for punktlighet og regularitet, noe som kan bli en utfordring pga. de store utbyggingsprosjektene som er planlagt gjennomført i perioden.

Tabell 5.5 Punktlighet og regularitet for gods- og persontog. Resultatmål.

	Status i 2012	Mål 2017	Mål 2023
Punktlighet for Gardermobanen i pst.	96,2	95,0	95,0
Punktlighet for persontog i pst.	91,2	90,0	90,0
Punktlighet for godstog i pst.	81,0	90,0	90,0
Oppetid i pst.	98,8	99,3	99,3
Regularitet for persontog i pst.	97,8	99,0	99,2

Transporttilbudet

Etappemål: *Transporttilbudet skal bedres*

Indikatorer for etappemålet:

- Antall setekm i persontogtrafikken per tog-gruppe.
- Antall togkm i persontogtrafikken per tog-gruppe.
- Gjennomsnittlig billettpris for flyruter under statlig kjøp.

Transporttilbudet skal bedres i planperioden. Fylkeskommunene og Oslo kommune har ansvaret for den lokale kollektivtransporten, unntatt jernbane. I tillegg har fylkeskommunene ansvar for kollektivtiltak på fylkesvegnettet, kollektivknutepunkt og skinnegående lokal kollektivtransport. Finansieringen skjer i hovedsak med overføringer gjennom inntektssystemet. Bompenger har i de siste årene også blitt en viktig inntektskilde til drift av og investering i lokal kollektivtransport i storbyområdene.

Regjeringen vil i planperioden ytterligere forbedre jernbanetilbudet. I tillegg skal staten bidra til å styrke den lokale kollektivtransporten. Det skal settes av midler over statsbudsjettet til tiltak i byområdene og Belønningsordningen skal økes. For å få mer ut av ressursene som settes inn, legger regjeringen opp til å videreutvikle ordningen med bypakker gjennom helhetlige bymiljøavtaler, basert på gjensidige avtaler med aktuelle byområder. Utviklingen i transportmiddelfordelingen i de største byområdene vil bli fulgt nøye.

Staten har ansvaret for togtilbudet og det regionale flytilbudet gjennom statlig kjøp av persontransporttjenester og regional flytransport. Samferdselsdepartementet setter rammene for tilbudet gjennom kjøp av persontransporttjenester og regional flytransport.

I 2012 inngikk Samferdselsdepartementet en trafikkavtale med NSB for perioden 2012–2017. Sammen med NSBs investering i nytt togmateriell gir avtalen grunnlag for en betydelig forbedring av togtilbudet i Østlandsområdet.

Siden 2007 har Samferdselsdepartementet, Jernbaneverket og NSB arbeidet for å utvide togtilbudet i Østlandsområdet gjennom omlegging til ny grunnrute. Det er lagt opp til at omleggingen kan gjennomføres fullt ut fra desember 2014, med innfasing av nytt materiell og tilbudsforbedringer. Den nye grunnrutemodellen skal gi et mer oversiktlig togtilbud med økt og jevn frekvens og bedre overgang til annen kollektivtransport. I perioden 2012–2017 skal setekapasiteten i morgnrushet inn til Oslo øke med om lag 35 pst. fra

nordøst og om lag 24 pst. fra vest, sammenliknet med 2012.

Et godt flyrutetilbud og nærhet til en lufthavn har stor betydning for bosetting, sysselsetting og næringsutvikling. For å sikre et godt og landsdekkende flyrutetilbud kjøper staten flyrutetjenester der det ikke er grunnlag for kommersiell drift. Tilbudet har flere steder blitt bedret de siste årene, og det er kjøpt større kapasitet for å ta høyde for vekst i trafikken. Regjeringen vil videreføre ordningen med statlig kjøp av flyrutetjenester. I områder med spesielle avstandsutfordringer, særlig i Nord-Norge, vil regjeringen arbeide for å forbedre tilbudet. Samferdselsdepartementet har siden anbudet på regionale ruteflyginger i Norge for perioden 1. april 2012 til 31. mars 2016/2017, tatt inn et krav til flyselskapene om å rapportere gjennomsnittlig billettpris per rutestrekning.

Rushtidsforsinkelser

Etappemål: *Rushtidsforsinkelser for kollektivtransport i de fire største byområdene skal reduseres*

Indikatorer for etappemålet:

- Hastighet for kollektivtransport på veg i rushtiden.
- Punktlighet for tog i rushtiden.
- Antall km kollektivfelt på riksvegnettet.

Redusert reisetid er en av de viktigste faktorene for å øke kollektivtransportens attraktivitet sammenliknet med personbil. Kjøretilsmålinger på utvalgte strekninger i Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger viser forsinkelser i alle byområdene. Tall i ettermiddagsrushet for utvalgte stamruter for den lokale kollektivtransporten i Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger/Sandnes i 2011 viser hastigheter på rundt 25 km i timen. Bygging av kollektivfelt er et viktig tiltak for å redusere forsinkelsene.

De foreslåtte infrastrukturtiltakene i meldingen er ikke alene tilstrekkelige til å redusere rushtidsforsinkelsene. Statlige tiltak i infrastrukturen må suppleres med restriktive tiltak for biltrafikken, bedre kollektivtilbud, tilrettelegging for fotgjengere og syklistene og endret arealbruk. Statens vegvesen skal utvikle et mer pålitelig system for registrering av kjøretider, forsinkelser og køer i de fire storbyområdene.

Et godt lokaltogtilbud med høy grad av punktlighet er en viktig del av kollektivtransporten i de største byområdene. Oppgradering av infrastrukturen og krav til togselskapene har bidratt til en positiv utvikling de senere årene. Satsingen som foreslås i meldingen skal bidra til en stabilt høy

grad av punktlighet i togtrafikken i de største byområdene i rushtiden.

Gående og syklende

Etappemål: *Framkommeligheten for gående og syklende skal bedres*

Indikatorer for etappemålet:

- Antall km tilrettelagt for gående og syklende i byer og tettsteder.
- Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt.

Regjeringens sykkelstrategi har som mål å øke sykkelandelen fra dagens 4 pst. til 8 pst. I tråd med Klimaforliket vil regjeringen øke satsingen på gang- og sykkelveger slik at den årlige bevilgningen ved utgangen av første fireårsperiode doubles i forhold til statsbudsjettet for 2012. I tillegg settes det av 1 mrd. kr i planperioden til dette formålet. Satsingen skal gi bedre framkommelighet for gående og syklende. Med prioriteringene i meldingen legges det opp til å tilrettelegge i alt 750 km for gående og syklende på riksvegnettet i planperioden. Av dette vil om lag 240 km være i byer og tettsteder. I tillegg kommer tiltak for gående og syklende i bymiljøavtalene.

For å få full effekt av tiltakene er det viktig at det bygges sammenhengende hovednett for sykkel. For å oppnå dette må også fylkeskommuner og kommuner bidra med tiltak på sine ansvarsområder. Sammenhengende hovednett for sykkel i byer vil være en faktor ved tildeling av midler gjennom bymiljøavtaler.

5.3.2 Økt transportsikkerhet

Regjeringen har som hovedmål at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Nullvisjonen innebærer at transportsystemet, transportmidlene og regelverket skal utformes slik at det fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad bidrar til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader. Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet for alle transportformene. utfordringene og behovet for tiltak er imidlertid ulike i transportsektoren. Prognosene for vekst i transportarbeidet viser at en ytterligere reduksjon i antall drepte og hardt skadde krever en fortsatt sterk satsing på trafikksikkerhetsarbeid.

Trafikksikkerhet på veg

Etappemål: *Halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2024*

Indikator for etappemålet:

- Antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikku-lykker.

Regjeringen har som etappemål at antallet drepte og hardt skadde innen vegtrafikken skal halveres i planperioden. Etappemålet innebærer at antall drepte og hardt skadde skal reduseres fra et gjennomsnitt i perioden 2008–2011 på om lag 1000 i året til 500 eller færre innen 2024.

Med de forutsetningene og prognosene som er lagt til grunn, og med den foreslåtte satsingen på trafikksikkerhetstiltak, er det beregnet et nivå på 630 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2024. For å nå målet om halvering av antall drepte og hardt skadde innen 2024, er det nødvendig å videreføre arbeidet med å utvikle målrettede tiltak som er rettet mot ulykketypene og trafikantatferd som fører til flest ulykker med drepte eller hardt skadde, og mot trafikantgruppene som har høyest ulykkesrisiko.

Regjeringen vil gjennomføre tiltak rettet mot infrastruktur, kjøretøy og trafikanter. Et viktig tiltak er bl.a. bygging av midtrekkverk på to- og trefelts veger. Riksvegnettet skal oppgraderes gjennom målrettede tiltak for å hindre utforkjøringsulykker, gjennom bl.a. siderekker og utbedring av sideterrenget. Regjeringen vil øke innsatsen for å tilpasse vegnettet slik at syklende og gående kan ferdes trygt.

Dersom trafikksikkerhetsmålet skal kunne nås, forutsettes et vesentlig bidrag som følge av investeringer på fylkesveger og kommunale veger. Det må dessuten gjennomføres en forsterket innsats med sikte på å oppnå en mer trafikksikker trafikantatferd, bl.a. økt overholdelse av fartsgrenser, økt og riktig bruk av bilbelte og redusert omfang av kjøring i rus og/eller påvirkning av ulovlige medikamenter. I tillegg ventes at utskifting av kjøretøyparken vil gi et vesentlig bidrag til redusert antall drepte og hardt skadde.

Med utgangspunkt i Nasjonal transportplan 2014–2023 vil hovedaktørene i trafikksikkerhetsarbeidet utarbeide en revidert tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg. Statens vegvesen vil lede arbeidet.

Transportsikkerhet i jernbanetransport, luftfart og sjøtransport

Etappe­mål: *Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbanetransport, luftfart og sjøtransport*

Indikatorer for etappemålet:

- Antall drepte og skadde og antall alvorlige hendelser i luftfarten.
- Antall drepte, antall hardt skadde og antall alvorlige hendelser i jernbanetransport.
- Antall drepte og skadde og antall alvorlige hendelser i sjøtransporten.

Sikkerhetsnivået i jernbanetransport er i utgangspunktet høyt. Regjeringens mål for planperioden er å opprettholde og ytterligere styrke det høye sikkerhetsnivået.

Regjeringen vil satse på forebyggende tiltak rettet både mot mindre alvorlige ulykker med høy sannsynlighet, og mot alvorlige ulykker som har lav sannsynlighet, men alvorlige konsekvenser. Regjeringen vil ut fra en samlet risikovurdering prioritere tiltak for å forebygge ulykker ved planoverganger, tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog, samt sikring mot skred og flom. Tiltakene vil omfatte både konkrete investeringsprosjekt, vedlikehold og fornyelse av anleggene.

Utviklingen i antall drepte og alvorlige personskader de siste fem årene vil være en indikator for sikkerhetsnivået på det nasjonale jernbanenettet. Målet er en årlig reduksjon på 4,5 pst.

Investeringsprosjektene som foreslås i denne meldingen er beregnet å bidra til økt sikkerhet, hovedsakelig gjennom overført trafikk fra veg til bane.

Sikkerhetsnivået er høyt i luftfarten. Antall alvorlige hendelser og mindre ulykker er i dag lavt, og flysikkerhetsnivået i Norge ligger i verdenstoppen. Sikkerhetsbegrepet i luftfartssektoren omfatter tiltak for å redusere ulykker og hendelser i selve flytrafikken (safety) og tiltak mot terror og sabotasje (security).

Sikkerhetsarbeidet i luftfarten blir stadig mer internasjonalisert, både når det gjelder å hindre ulykker, forebygge terroranslag, utvikling av regelverk og tilsynsvirksomhet. Samferdselsdepartementet vil fortsette å følge arbeidet i internasjonale organisasjoner, og arbeide for at det internasjonale regelverket tilpasses norske forhold.

Sikkerhetsnivået i norske farvann er høyt. Regjeringens mål er å opprettholde og styrke dette. Samlet sett er det en nedadgående tendens i antall personskader og dødsfall som følge av

skipsulykker i norske farvann. Dette gjelder også passasjerskip.

Regjeringen arbeider for å ivareta og videreutvikle et høyt nivå for sjøsikkerhet på norskflaggede skip, samt for all skipstrafikk langs norskekysten. Et høyt sjøsikkerhetsnivå er avhengig av skipets konstruksjon og utrustning, mannskapets kvalifikasjoner og arbeidsmiljø, samt maritim infrastruktur og tjenester som bidrar til sikker ferdsel i farvannet. Sjøfartsdirektoratet har myndighetsansvaret for norskregistrerte skip og mannskap, samt kontroll av fremmede skip som anløper norske havner. Kystverket har ansvar for arbeidet knyttet til den maritime infrastrukturen og tjenestene.

Sikkerheten i sjøtransporten skal bl.a økes gjennom videreutvikling av maritim infrastruktur og tjenester, ved utbygging av farleder og navigasjonsinnretninger, og ved fornying av trafikksentralene. Merketiltak i hurtigbåtledene for å øke sikkerheten for hurtigbåttrafikken vil fremdeles bli prioritert. Regjeringen vil spesielt prioritere å opprettholde en behovstilpasset navigasjonsinfrastruktur, og å bedre sjøsikkerheten gjennom styrket maritim trafikkovervåking.

5.3.3 Reduserte miljøskadelige virkninger av transport

Det transportpolitiske hovedmålet for miljø er å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet.

Målet om å omstille Norge til et lavutslipps-samfunn vil kreve sterke virkemidler for å påvirke transportmiddelfordelingen, fremme lavutslipps-teknologi og for å redusere veksten i personbiltransport. Regjeringen vil i planperioden bidra gjennom tiltak rettet mot byområdene, gjennom jernbaneutbygging og gjennom strategier for å overføre godstransport til sjø og jernbane. For skip er det store variasjoner i utslipp avhengig av seilingsfart, skipsstørrelse, fyllingsgrad, skipets gjenstående levetid og type last. I tillegg fortsetter arbeidet med utbygging av infrastruktur for elektrifisering av vegtransport og alternative drivstoff.

Regjeringen vil i samarbeid med lokale myndigheter vurdere ulike virkemidler for å bidra til bedre luftkvalitet i byene. Det skal gjøres tiltak for å redusere støy fra veg- og jernbanetraffikk. For å redusere tapet av naturmangfold vil avbøtende tiltak inngå som en del av prosjektene, og det vil gjennomføres reparasjonstiltak på eksisterende transportnett. Det skal tas hensyn til jordvern og

naturverdier ved valg av vegstandard, og det skal føres en restriktiv linje for omdisponering av dyrket jord til samferdselsprosjekt. I samsvar med naturmangfoldloven skal det tas hensyn til naturmangfold, særlig verneområder og truet naturmangfold, gjennom alle planfaser, byggefase og ved drift og vedlikehold av transportnettet.

Klimagassutslipp

Etappemål: *Bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål*

Indikatorer for etappemålet:

- Klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO₂-ekvivalenter.
- Gjennomsnittlig gram CO₂-ekvivalenter/personkilometer.
- Gjennomsnittlig gram CO₂-ekvivalenter/tonnkilometer.

Transportsektoren står for om lag en tredel av det norske klimagassutslippet. Klimaforliket i Stortinget, jf. Meld. St. 21/Innst. 390 S (2011–2012), beskriver en rekke nye tiltak og ny politikk for å oppnå utslippsreduksjoner fra transportsektoren. Målet om at all vekst i persontransport i storbyområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange er et viktig element for å redusere klimagassutslippene. Videre har regjeringen satt som mål at gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler ikke skal overstige 85 gram CO₂/km i 2020. Tiltak for å legge til rette for å overføre godstransport fra veg til sjø og jernbane er viktig for å redusere utslipp av klimagasser fra tunge kjøretøy. Som ett av få land i verden har Norge innført en egen CO₂-avgift på innenlands luftfart, for å gi flyselskapene incentiver til å bruke mindre drivstoff. CO₂-utslipp fra luftfart ble inkludert i det europeiske kvotesystemet i 2012. I den forbindelse ble CO₂-avgiften på mineralolje for kvotepliktig innenriks luftfart redusert tilsvarende forventet kvotepris.

Det er beregnet at veg- og jernbaneprosjektene i meldingen til sammen gir en årlig gjennomsnittlig reduksjon i klimagassutslippene på vel 25 000 tonn, jf. tabell 5.1. Det vil i tillegg være positive virkninger av kollektiv-, gange- og sykkeltiltak, dersom tiltakene resulterer i at flere velger disse transportformene framfor personbil.

Effektive virkemidler for å redusere klimagassutslipp utformes også i andre sammenhenger enn i Nasjonal transportplan. Særlig viktig er skatte- og avgiftspolitikken, samt den langsiktige arealbruken. En samordnet areal- og transportpolitikk krever at statlige, kommunale og regionale beslutningstakere samarbeider. Arbeidet med hel-

hetlige bymiljøavtaler vil være et viktig bidrag i den sammenheng.

Ifølge framskrivningene presentert i Perspektivmeldingen, jf. Meld. St. 12 (2012–2013), anslås utslipp av klimagasser fra vegtransport å bli noe lavere framover enn tidligere anslått. Veksten framover antas å avta betydelig. Dette henger bl.a. sammen med at det etter omlegging av bilavgiftene er observert at gjennomsnittlige utslipp fra nye personbiler har gått ned. Med fortsatt teknologiutvikling og lavere transportvekst antas utviklingen å fortsette. Departementene vil følge utviklingen i klimagassutslippene gjennom tre indikatorer som omfatter utslipp fra vegtrafikk, jernbanetransport, innenlands luftfart og kystfart.

Lokal luftforurensing og støy

Etappemål: *Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy*

Indikatorer for etappemålet:

- Timemiddelkonsentrasjoner av NO₂ over nasjonalt mål.
- Døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM10) over nasjonalt mål.
- NO_x-utslipp fra transportsektoren.
- Antall personer utsatt for et innendørs støynivå over 38 dB.

Vegtrafikk sto for 20 pst. av NO_x-utslippene i 2011, mens innenriks kysttrafikk sto for 15 pst. I perioden 1999–2011 er NO_x-utslippene fra vegtrafikken redusert med 43 pst. og kystfarten med 23 pst.

Utslipp fra vegtrafikken og riksvegferjene vil trolig reduseres ytterligere i planperioden som følge av den teknologiske utviklingen. Det er imidlertid usikkert hvor langt man når innenfor kystfarten.

Dårlig luftkvalitet forekommer først og fremst i de største byene på vinterstid. Vegtrafikk er den viktigste årsaken. Luftkvaliteten er vesentlig bedret de siste tjue årene, men det er fortsatt periodevis dårlig luftkvalitet langs vegnettet i de største byene. Høye konsentrasjoner av svevestøv og NO₂ forverrer og øker forekomsten av ulike typer luftveislidelser. Analyser viser at NO₂-nivået i norske byer vil stige fram til 2015, for deretter å avta. For svevestøv er det satt i verk en rekke tiltak. Eksempler på dette er piggdekkgebyr, miljøfartsgrense og vegrenhold. Kombinert med lavere utslipp fra kjøretøy, har dette ført til at svevestøvnivåene har gått kraftig nedover.

Regjeringen vil fortsette innsatsen for reduksjon av lokal luftforurensing gjennom vedlike-

holdstiltak, avgiftspolitik og tekniske krav til kjøretøy og drivstoff. Fra 2012 ble det innført en NOx-komponent i engangsavgiften som har bidratt til å vri salget av nye biler mot bensin i stedet for dieslbiler. Tiltak for overgang fra personbil til bane, sykkel og gange i byene vil også ha positiv effekt. Kommunene skal, som lokal luftforurensningsmyndighet, sammen med staten sørge for at bestemmelsene om lokal luftkvalitet overholdes. Trafikkregulerende tiltak er blant de mest effektive for å redusere utslippene.

Økning i vegtrafikken, har sammen med forsetting i byområdene, ført til at antall personer plaget av støy ved hjemmet har økt. Støyplagen fra luftfart og jernbane er redusert og ventes ytterligere redusert i planperioden. Trafikkstøy om natten er et stort problem for mange. Regjeringen vil gjennomføre kilderettede tiltak og tiltak for de mest støyutsatte og arbeide videre for å fastsette mål for nattestøy.

Naturmangfold

Etappemål: *Bidra til å redusere tapet av naturmangfold*

Indikatorer for etappemålet:

- Antall prosjekt med meget stor negativ konsekvens for naturmiljø.
- Antall utbedrede registrerte konflikter mellom transportnett og naturmangfold.

Vegprosjekt som planlegges ferdigstilt innen utgangen av 2023 medfører inngrep i eller nærføring til 174 dekar naturreservat, nasjonalpark eller landskapsvernområde. Jernbaneprosjekt som planlegges ferdigstilt innen utgangen av 2023 medfører inngrep i eller nærføring til 76 dekar naturreservat. I tilfeller der et prosjekt berører et vernet område må det søkes om dispensasjon etter naturmangfoldloven.

Naturmangfoldloven åpner for at det kan kreves kompensasjon i forbindelse med inngrep i vernede områder og utvalgte naturtyper. Dette kan gjøres ved helt eller delvis å opparbeide andre arealer som kan erstatte den naturfunksjonen eller naturverdiene de berørte arealene hadde. Slik kompensasjon bør vurderes etter at alle andre alternativer og tiltak er vurdert.

Jernbaneverket og Statens vegvesen har kartlagt konflikter mellom transportnett og naturmangfold. Det er kartlagt om lag 250 konflikter mellom riksveg og naturmangfold. Alle konfliktpunktene langs vegnettet som lar seg utbedre, vil være utbedret tidlig i planperioden. En andel av punktene lar seg ikke utbedre fordi konflikten

gjelder vegens beliggenhet i landskapet. Langs jernbane er det registrert 450 konflikter. De fleste konfliktenes for jernbane er forbundet med bruk av kjemiske plantevernmidler i sideterrenget, graving og annen drift og vedlikehold av jernbanen. Disse vil i all hovedsak bli utbedret i planperioden. De resterende konfliktenes er særlig vanskelig å utbedre. Avinor kartlegger naturmangfoldet ved lufthavnene. Kartleggingen følges opp med forvaltningsplaner.

Drift og vedlikehold av infrastrukturen kan komme i konflikt med naturmangfold. Avrenning av vegsalt, metaller og organiske miljøgifter er blant faktorer som kan ha negativ effekt i innsjøer. Gjennom oppfølging, tiltak og utvikling av skånsomme driftsmetoder, skal transportetatene bidra til minst mulig negativ påvirkning av vannkvaliteten i sårbare områder.

Dyrket jord

Etappemål: *Begrense inngrep i dyrket jord*

Indikator for etappemålet:

- Antall daa dyrket jord til transportformål.

Økt bilhold og befolkningsvekst bidrar til press på dyrket jord. Omdisponeringen til samferdselstiltak øker som følge av økt aktivitet i sektoren. Regjeringen legger vekt på å begrense inngrep i dyrket jord, og har videreført målet om en årlig omdisponering på under 6 000 dekar dyrket jord, jf. Meld. St. 9 (2011–2012) Landbruks- og matpolitikken. Det er anslått at riksveginvesteringene og jernbaneprojektene som foreslås i meldingen vil gi inngrep i henholdsvis om lag 6 960 og 620 dekar dyrket jord i tiårsperioden, dvs. i gjennomsnitt om lag 750 dekar per år.

Begrensning av inngrep i forbindelse med etablering av samferdselsanlegg vil være spesielt viktig for å redusere presset på dyrket jord framover. Bruk av lavere utbyggingsstandard der det er store konflikter med jordvern kan bidra til at graden av inngrep begrenses. Eksisterende lovverk og planprosesser åpner også for å benytte kompensasjon som tiltak. Kompensasjon i denne sammenheng handler om helt eller delvis å opparbeide andre arealer som kan erstatte den matproduksjonsfunksjonen som de berørte arealene hadde. Transportetatene og Avinor skal være aktive rådgivere i regionale planprosesser for å se større områder og arealer i sammenheng, og for å synliggjøre ulike alternativ og konsekvenser av valg som berører dyrket jord.

Kommunene og fylkeskommunene har en sentral rolle med å ivareta jordvernens syn ved å

begrense omdisponering av de mest verdifulle jordressursene. Fortetting i sentrumsnære områder og rundt knutepunkt kan være positivt for bevaring av dyrket jord fordi det begrenser behovet for ytterligere vegutbygging.

5.3.4 Universell utforming av transportsystemet

Transportsystemet skal i så stor grad som mulig kunne benyttes av alle, i alle aldre og med ulike forutsetninger. Målet er å bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet. Regjeringen vil i planperioden videreføre arbeidet med å gjøre det statlige transportsystemet universelt utformet. For å få en sammenhengende reisekjede som er universelt utformet, foreslås også tiltak for å bedre samarbeidet om universell utforming på tvers av forvaltningsnivåene.

Universell utforming

Etappemål: *Bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet*

Indikatorer for å følge opp etappemålet:

- Andel holdeplasser på riksvegnettet som er universelt utformet.
- Andel viktige kollektivknutepunkt som er universelt utformet.
- Andel jernbanestasjoner og lufthavner som er tilgjengelige.
- Andel jernbanestasjoner og lufthavner med universelt utformet informasjonssystem.
- Andel jernbanestasjoner og lufthavner som er universelt utformet.

På riksvegnettet er det til tross for gjennomføring av tiltak de siste årene fortsatt et betydelig behov for oppgradering og ombygging av holdeplasser og knutepunkt. I 2011 manglet 6 500 holdeplasser langs riksvegnettet universell utforming. Det legges i planperioden opp til at over 900 holdeplasser, som utgjør ca. 15 pst. av totalt antall holdeplasser langs riksveg, oppgraderes til universell utforming. I samarbeid med fylkeskommunene skal det pekes ut viktige knutepunkt i fylkene, og det legges opp til at i overkant av 100 blir universelt utformet i perioden. Knutepunktene skal prioriteres ut fra kriterier knyttet bl.a. til antall trafikanter og omstigningsbehov. I tillegg vil det komme tiltak for universell utforming i de nye helhetlige bymiljøavtalene. Det skal pekes ut nye stamruter for kollektivtrafikken på veg.

Det norske jernbanenettet har om lag 340 stasjoner. Rundt 100 av disse regnes som tilgjenge-

lige. Det primære kravet for at en stasjon regnes som tilgjengelig er minst en hinderfri tilkomst til plattform, og at det kan benyttes rullestolrampe fra plattform. Kravene for tilgjengelighet for alle er mindre omfattende enn kravene for universell utforming. Alle nye stasjoner og knutepunkt blir bygd i henhold til kravene for universell utforming. I planperioden planlegges det større oppgraderinger, herunder tiltak for økt tilgjengelighet og universell utforming, på ytterligere 40-80 stasjoner. Stasjonstiltakene vil prioriteres etter bl.a. antall reisende ved den enkelte stasjon og om stasjonstiltak bidrar til å øke kapasiteten på en bestemt strekning eller togpendel. Det tas i tillegg sikte på å gjennomføre enklere tilgjengelighetstiltak på stasjonene i løpet av første fireårsperiode.

Informasjonssystemene er viktig for en universell utforming av jernbanestasjonene. Digitale anvisere og monitører vil være utplassert på om lag 115 stasjoner ved inngangen til planperioden. Jernbaneverket vil videreføre dette arbeidet. Utbyggingsplanene for universelt utformede informasjonssystemer vil bli nærmere konkretisert i handlingsprogrammet.

På lufthavnene skal nye terminalbygg og oppgradering av eksisterende bygg tilfredsstillende kravene til universell utforming. Det er imidlertid variasjon i graden av universell utforming av Avinors lufthavner. Samferdselsdepartementet arbeider med en ny forskrift som skal avklare hvilke krav som skal gjelde for universell utforming på norske lufthavner.

På sjøtransportområdet følger skip og fartøy IMOs regelverk. Kommunene har ansvaret for at aktuelle havneterminaler utformes i tråd med plan- og bygningslovens bestemmelser om universell utforming.

Statens vegvesen skal kartlegge situasjonen for universell utforming av ferjesamband på riksvegnettet, som også omfatter kaianlegg.

5.4 Forhold som påvirker måloppnåelse

Mål- og resultatstyring er det overordnede styringsprinsippet i statlig forvaltning.

Både eksterne og interne rammebetingelser påvirker de mulighetene virksomhetene har til å innfri de krav og forventninger de blir stilt overfor. Det er viktig å kjenne til og aktivt håndtere utfordringene og usikkerhetene som kan påvirke måloppnåelsen.

Prioriteringer, tiltak og strategier som foreslås i meldingen, er innrettet mot høyest mulig

måloppnåelse i planperioden. Departementene, transportetatene og Avinor har vurdert sentrale faktorer som vil kunne virke negativt for måloppnåelse.

I planer som strekker seg over flere år vil flere forhold påvirke risikoen for kostnadsøkninger. Endringer i standard- og kvalitetskrav, for eksempel som følge av EU-direktiver, større klimaendringer enn antatt, priser på innsatsfaktorer og trafikkutvikling som endrer seg annerledes enn forutsatt i planen, er blant faktorer som kan bidra til dette. Risikoen for kostnadsøkninger reduseres gjennom bedre planlegging, systematisk markeds- og leverandørutvikling, gode gjennomføringsstrategier og kontraktstrategier og kvalitets sikring av kostnadsoverslag.

En forutsetning for å gjennomføre investerings-, drifts- og vedlikeholdstiltak i transportsektoren, er at det foreligger et tilstrekkelig plangrunnlag. Plangrunnlaget har avgjørende betydning for gjennomføring og måloppnåelse. Det pågår et systematisk arbeid for å effektivisere planprosessene i transportsektoren. Tiltak kan omfatte både endringer i dagens praksis og endringer i gjeldende regelverk og rammer.

Kompetanse og kapasitet i hele sektoren er avgjørende for å kunne gjennomføre tiltakene i meldingen. Det gjelder både planleggingskompetanse og byggherrekompetanse i transportetatene, hos entreprenørene og på rådgivningssiden. For å bidra til bedre kapasitet skal transportetatene arbeide for kontraktstrategier som samling

av tiltak, samlet planlegging, utbygging av lengre strekninger samt økt bruk av totalentrepriser i prosjekt der dette egner seg. Innenfor fagområder med knapphet på kompetanse og kapasitet, vil staten ta ansvar for utvikling av samlet kompetanse.

For å nå målene i Nasjonal transportplan er det en forutsetning at flere aktører bidrar med ulike virkemidler. Målet for transportsikkerhet avhenger bl.a. av teknologiutvikling, bidrag fra politiet og tiltak på fylkesvegene. Framkommelighet i byområdene er i stor grad avhengig av god samordning mellom forvaltningsnivåene. Dette gjelder både for kollektivtransport, gående og syklende. Det er gjort gode erfaringer gjennom trafikk sikkerhetsarbeid og bypakker som skal videreføres og videreutvikles, bl.a. gjennom helhetlige bymiljøavtaler.

Reduksjon i klimagassutslipp fra transportsektoren krever omfattende samhandling mellom ulike aktører. Å nå de nasjonale målene er avhengig av beslutninger som tas, og utvikling som skjer utenfor transportsektoren.

Kjente og forventede klimaendringer krever en robust infrastruktur. Dagens etterslep i vedlikeholdet innebærer derfor en risiko. Det er ventet en økning i frekvensen av steinskred og vannrelaterte skred som flomskred. Klimaendringer vil også føre til flere stenginger og dårligere framkommelighet. Konsekvenser av klimaendringer er så langt det er mulig tatt inn i planleggingen. Det arbeides også systematisk med å bedre beredskap og beslutningsstøttesystemer.

6 Effektivisering, prosjektorganisering og brukerfinansiering



Figur 6.1 Tunnelarbeid på jernbanen.

Foto: Jernbanelverket

Regjeringen vil:

- Sikre rasjonell gjennomføring og sammenhengende utbygging.
- Legge til rette for forutsigbar finansiering gjennom egne vedtak.
- Sørge for god gjennomføring ved prosjektorganisering og fastsatt sluttdato for spesielt prioriterte prosjekt.
- Redusere planleggingstiden betydelig for store infrastrukturprosjekt.
- Forenkle og effektivisere bompengeneinnkrevningen med sikte på lov- og forskriftsfesting av de viktigste prinsippene for bompengefinansiering.
- Stille økte krav til effektivitet i transportetatene, slik at det kan frigjøres ressurser til utvikling av infrastrukturen.

6.1 Økte rammer stiller nye krav

Bevilgningene til de statlige transportetatene har økt betydelig i de to foregående fireårsperiodene. Korrigert for effektene av forvaltningsreformen i 2010 og oppheving av vegfritaket i merverdiavgiftsloven f.o.m. 2013, har de samlede årlige bevilgningene til Statens vegvesen, Jernbanelverket og Kystverket økt fra rundt 17 mrd. kr i 2005 til 30 mrd. kr i 2013, målt i 2013-kr. Det har i tillegg vært en betydelig økning i nivået på bompenger.

Som det framgår av kapittel 7, legger regjeringen opp til en ytterligere satsing på transport. Regjeringen ønsker at midlene som brukes i transportsektoren, brukes på en mest mulig effektiv måte. Økte ressurser og et høyt aktivitetsnivå stiller derfor økte krav til effektiv bruk av ressur-

sene. For å få til dette, vil regjeringen derfor bl.a. sikre utvalgte prosjekt forutsigbar finansiering, sørge for mer rasjonell gjennomføring, forkorte planleggingstiden og stille krav om større effektivitet til transportetatene.

6.2 Forutsigbar finansiering og rasjonell gjennomføring

Det er et viktig mål for regjeringen å skape troverdighet og tillit til gjennomføringen av Nasjonal transportplan. Regjeringen har mer enn oppfylt de økonomiske rammene som har vært trukket opp i de siste transportplanene, jf. kapittel 2.

Rasjonell gjennomføring sikrer rask ferdigstilling av prosjektene. Videre vil en slik gjennomføring gi lavere utbyggingskostnader og gjøre det mer attraktivt for entreprenører å investere langsiktig i produktivetsforbedringer og organisasjonsutvikling. En slik tilnærming vil også gjøre det mer attraktivt for utenlandske entreprenører å etablere prosjektorganisasjoner i Norge. En fastsatt sluttdato vil sikre forutsigbarhet for berørte aktører som planlegger, driver eller etablerer virksomheter i tilknytning til jernbane eller veg.

I de siste årene er det satt i verk tiltak for å sikre rasjonell prosjektgjennomføring. Eksempelvis er enkelte prosjekt i inneværende transportplan skilt ut på egne budsjettposter. Dette gjelder prosjektene «Nytt dobbeltspor Oslo-Ski» på jernbanenettet og vegprosjektene «E16 over Filefjell» og «E6 vest for Alta».

Regjeringen har fulgt opp de økonomiske rammene i inneværende transportplan i de årlige budsjettene. Dette har skapt økt troverdighet til regjeringens transportpolitikk. Prosjektmengden kan tilpasses påregnelige budsjettammer. Dermed kan transportetatene tilpasse prosjektmengden til realistiske årlige budsjettammer slik at prosjektene kan gjennomføres med rasjonell framdrift.

Etatene har fleksibilitet ved utarbeiding av kontraktsformer. Rammefinansieringen og porteføljestyringen av mindre prosjekt legger til rette for en god fleksibilitet og gir gode muligheter for rasjonell utbygging. Det har vært en utvikling de siste årene med større grad av sammenhengende utbygging av lengre strekninger. Eksempler på dette er E6 Gardermoen – Kolomoen og E18 i Vestfold.

Den aktivitetsøkningen regjeringen nå legger opp til, krever forutsigbare bevilgninger, i tillegg til effektivisering og fleksibilitet i organisering og finansiering. Transportetatene og Avinor påpekte i planforslaget som ble lagt fram i februar 2012, at

innfasing av økte økonomiske rammer vil kreve en styrket gjennomføringsevne. Dette vil kreve mer effektiv og raskere planlegging, utvikling av mer effektive byggherreorganisasjoner, virksom konkurranse og effektiv produksjon.

6.2.1 Ny ordning for særskilt prioriterte prosjekt

For å sikre en effektiv bruk av de midlene som planlegges faset inn, vil regjeringen etablere en ny ordning for særskilt prioriterte prosjekt. Et «Prioritert prosjekt» kan bestå av flere enkeltstrekninger/parseller, og for slike prosjekt skal følgende legges til grunn:

- a. Prosjektet skal ledes av en særskilt prosjektorganisasjon i vedkommende etat.
- b. For å styrke kostnadskontrollen i planleggingsfasen, kan departementet fastsette en foreløpig planramme på grunnlag av anslag gjort i KVV/KS1. Vesentlige endringer i kostnadsanslagene sammenliknet med planrammen må forelegges departementet.
- c. Statlig reguleringsplan skal vurderes for prosjektet. Dersom det besluttes statlig reguleringsplan skal det i hvert enkelt tilfelle vurderes om den statlige reguleringen skal legges til Samferdselsdepartementet.
- d. Prosjekt med en kostnadsramme på over 750 mill. kr skal ha kvalitetssikret kostnadsramme (KS2) når det legges fram for Stortinget. Når Stortinget vedtar igangsetting av prosjektet, vedtas samtidig en særskilt prosjektfinansiering. Prosjektfinansieringen består av følgende elementer:
 - Egen bevilgning til prosjektet.
 - Eget vedtak i Stortinget (romertallsvedtak) for samlede forpliktelser knyttet til prosjektet.
 - Det angis i romertallsvedtaket når det tas sikte på at prosjektet skal være ferdigstilt.
 - Ferdigstillestidspunktet vil være foreløpig, og Stortinget vil ikke inviteres til å gjøre nye vedtak dersom det gjøres mindre endringer i framdriftsplanen.
 - Det vil i proposisjonen bli angitt hvilke årlige beløp som legges til grunn i kommende år knyttet til det aktuelle prosjektet. Denne planen skal legge opp til rasjonell framdrift av prosjektet.
- e. I det enkelte års budsjett skal det årlige beløpet som er nødvendig for å holde rasjonell framdrift innarbeides, med mindre særskilte forhold foreligger og Stortinget derfor vedtar et

annet beløp. Det redegjøres for avvik fra tidligere angitt framdriftsplan.

- f. Prosjektet gis fullmakt til å inngå bindende kontrakter basert på den vedtatte kostnadsramme.

Gjennom en slik finansiering og organisering vil de prioriterte prosjektene sikres forutsigbar finansiering og rasjonell gjennomføring innenfor eksisterende budsjettssystem. Det vil i større grad sikre at det er framdriften i prosjektene som bestemmer bevilgningene til de prioriterte prosjektene. Det kan inngås kontrakter utover budsjettåret om leveranser av materiell, tjenester osv. opptil kostnadsrammen for de prosjekt som legges fram for Stortinget.

To av de prosjektene som har hatt egen budsjettpost på vegbudsjettet – E16 over Filefjell (post 36) og E6 vest for Alta (post 37) – vil bli videreført på egne poster til de er ferdigstilte. På jernbanebudsjettet er nytt dobbeltspor Oslo – Ski så langt ført på egen budsjettpost (post 31). Dette prosjektet vurderes overført til den nye ordningen for Prioritert prosjekt. I tillegg vil prosjekt på øvrig Intercity-strekninger og konkrete prosjekt på E39, samt E10/rv 85 Tjeldsund – Gullesfjord – Langvassbukta og elektrifisering av Trønderbanen vurderes som prioriterte prosjekt. Den samlede prosjektporteføljen som utpekes som prioriterte prosjekt må være en begrenset del av de samlede rammene for veg og jernbane.

6.2.2 Effektivisering gjennom samordning

Samordning av ulike tiltak langs en lengre strekning blir også kalt «samordningsstrekninger». En god samordning sikrer en mer effektiv gjennomføring, og har blitt viktigere ettersom investeringsnivået har økt og innsatsen for å ta igjen forfallet er styrket.

God samordning medfører mer effektiv bruk av ressursene gjennom samlet planlegging og gjennomføring av tiltak som kan samordnes i tid. Det gir også mulighet for større konkurranse – og dermed lavere pris – for mindre tiltak på vegnettet ved at ulike tiltak kan settes sammen i større anbud. En slik gjennomføring reduserer de samlede ulempene for trafikantene ettersom den enkelte strekning vil ha begrenset framkommelighet i en mer avgrenset tidsperiode.

Et eksempel på god samordning kan være å se utbedring av drenering, legging av nytt vegdekke, mindre utbedringer av kurvatur og vegbredde, trafikksikkerhetstiltak, bygging av gang- og syk-

kelveger, tilrettelegging av holdeplasser og universell utforming innenfor en strekning i sammenheng.

Gjennomføring av de mange mindre tiltak på vegnettet krever likevel store ressurser – både til planlegging og gjennomføring. Tiltak som finansieres over ulike budsjettposter blir ofte planlagt og gjennomført til ulik tid avhengig av prioriteringer innenfor ulike budsjettposter. Dette kan føre til høyere priser ved utlysning av små kontrakter, selv om Statens vegvesen i større grad enn tidligere prøver å samle flere mindre tiltak i større anbud. I arbeidet med handlingsprogrammet vil Statens vegvesen legge opp til enkelte «samordningsstrekninger» for å sikre at alle aktuelle tiltak på strekningen kan planlegges under ett og gjennomføres i en eller noen få etapper med felles anbudsutlysning og felles byggeledelse. Tiltakspakken innenfor de ulike strekningene vil bestå av tiltak fra de ulike programrådene og vedlikeholdstiltak. I noen tilfeller vil også samordningsstrekningene sammenfalle med store prosjekt som er prioriterte i planperioden.

6.2.3 Kompetanse og ressursbehov i jernbanesektoren

Tilstrekkelig kapasitet, kompetanse og kontinuitet innenfor jernbanefagene har vært en utfordring. Bevilgningene til jernbaneformål har økt betydelig de siste årene og Nasjonal transportplan 2014–2023 legger opp til en ytterligere økning i aktivitetsnivået. I de siste årene er det arbeidet systematisk med å styrke bemanningen innenfor teknologi, sikkerhet, planarbeid og i utbyggingsprosjekt. Samtidig har flere viktige faggrupper en overvekt av arbeidstakere som er i ferd med å nå pensjonsalderen. Det er derfor viktig å rekruttere og videreutvikle tilstrekkelig ny kapasitet innen jernbanefaglig kompetanse. Innen de tradisjonelle jernbanefagene er det særlig signalområdet hvor det de siste årene har vært gjennomført en offensiv rekruttering.

Arbeidet med å sikre tilgangen og kapasiteten på nøkkelkompetanse innenfor signalområdet og øvrige spesialiserte jernbanefag, har høy prioritet. Tilstrekkelig tilgang på nøkkelkompetanse (i og utenfor Jernbaneverket) vil være avgjørende for å sikre rasjonell gjennomføring av alle drifts-, vedlikeholds- og investeringsprosjekt. Overgang til mer standardiserte løsninger (spesielt signal og sikringsanlegg) vil også lette tilgangen på, og rekrutteringen av, nødvendig kompetanse.

6.3 Effektivisering av planprosessen

Regjeringen har som mål å halvere den totale planleggingstiden for store samferdselsprosjekt. Planleggingstid og ressursbruk har økt de siste årene. Med økte bevilgninger følger behov for større planproduksjon. For store bane- og vegprosjekt tar det om lag 10 år fra planleggingen starter til byggestart. I tabell 6.1 er Statens vegvesens anslag på tidsbruk eksemplifisert.

For en del prosjekt er planleggingstiden i dag vesentlig lengre enn 10 år.

Noen av disse prosessene kan pågå parallelt, slik at den totale tidsbruken kan være noe mindre enn en ren summering av de angitte tidsintervallene.

Den første delen av planprosessen omfatter for de fleste prosjekt KVVU og KS1. Dette reguleres av Finansdepartementets ordning for kvalitetssikring av konseptvalg. Dette gjelder bl.a. for samferdselsprosjekt over 750 mill. kr og gjøres for å sikre et gjennomarbeidet beslutningsgrunnlag før konseptvalget tas. Den videre planleggingen skjer etter plan- og bygningsloven (PBL). Prosjekt som prioriteres i første fireårsperiode i Nasjonal transportplan skal som hovedregel være vedtatt i kommuneplan eller kommunedelplan. Etter PBL kreves det en reguleringsplan for gjennomføring av større bygge- og anleggstiltak eller tiltak som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Bare mindre vedlikeholds- og utbedringstiltak er unntatt fra kravet om reguleringsplan.

Godkjente planer etter plan- og bygningsloven er derfor en forutsetning for å gjennomføre hovedtyngden av investerings- og vedlikeholdstiltakene på veg- og jernbanenettet.

Lang planleggingstid er et resultat av mange ulike delprosesser som involverer flere sektorer, forvaltningsnivå og myndigheter.

Etter regjeringens syn er effektiv planlegging avgjørende for å nå målene i Nasjonal transportplan om framkommelighet, sikkerhet, miljø og universell utforming. De økte bevilgningene til

investerings-, drifts- og vedlikeholdsoppgaver de senere årene har ytterligere aktualisert behovet for raskere og mer effektive planleggingsprosesser. Samferdselsdepartementet tok høsten 2011 initiativ til en idédugnad for å se på hva som kan gjøres for å effektivisere planprosessen. Som en oppfølging av dette nedsatte departementet en gruppe som også tok utgangspunkt i Statens vegvesens effektiviseringsprosjekt. Dette ledet fram til en rapport som ble presentert i april 2012. Tiltakene som ble foreslått omfatter både endringer i dagens praksis og endringer i gjeldende regelverk og rammer. Det pågår et arbeid for å vurdere disse.

En gjennomgang av veg- og jernbaneprosjekt viser at noen prosjekt har god framdrift for hele planprosessen fra planoppstart til byggestart. Total planleggingstid for disse prosjektene varierer fra 5 til 7 år. Dette er prosjekt som ikke har vært omfattet av ordningen med ekstern kvalitetssikring. Tidsbruken for kommunedelplanprosessen har variert fra 1 år til 3 år og 5 måneder, inkludert behandling av innsigelse. Prosjektene er av ulik karakter mht. størrelse, antall involverte aktører, naturmangfold- og andre vernehensyn, tidligere planer og geografiske forhold, så det er ikke grunnlag for å trekke entydige konklusjoner for aktuelle effektiviseringstiltak.

Med utgangspunkt i kommunedelplanprosessen får man likevel indikasjoner på hvilke faktorer som medvirker til rasjonell tidsbruk.

Stikkord for prosessene som har tatt kortest tid er: god prosjektledelse, god informasjon og dialog mellom aktører, forpliktende samarbeid for å holde framdriften og få interessenmotsetninger. Bruk av tid på å avklare interessekonflikter tidligst mulig er derfor viktig. Det kan også redusere tidsbruken i reguleringsplanfasen.

Planprogram kan benyttes til å begrense antall alternativer som skal utredes i planleggingen etter PBL. Videre kan både planprogrammet og eventuelt konsekvensutredningen brukes til å ta stilling til hvilke alternativer som skal behandles i regule-

Tabell 6.1 Eksempel på tidsbruk

Konseptvalgutredning (KVVU) og ekstern kvalitetssikring (KS1)	1,5–2 år
Kommune(del)plan	3–5 år
Reguleringsplan	1,5–2 år
Ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslag (KS2)	0,5 år
Konkurransgrunnlag og anbudsprosess	1 år
Grunnerverv	1–2 år

ringsplanarbeidet uten at man må gå veien om kommunedelplan først.

6.3.1 Forslag til tiltak på kort sikt

Det foreligger effektiviseringstiltak som kan iverksettes raskt. De er knyttet til følgende punkter:

- Hvordan plan- og bygningsloven (PBL) kan brukes mer aktivt til samordning og tidlig involvering i planarbeidet, særlig av statlige interesser.
- Hvordan det kan gis tydelige mål og inngås avtaler for samlet tidsbruk for en planleggingsprosess, eller for enkelte faser i prosessen.
- Hvordan KVU/KS1 kan gi føringer for planlegging etter PBL og samordnes bedre med denne.
- Når statlig plan eller statlig planprogram for store samferdselsprosjekt bør brukes.

6.3.1.1 Samordning og tidlig involvering

Statlige myndigheter skal praktisere en tydelig og tidlig medvirkning i plansaker.

Den nye PBL som trådte i kraft 1. juli 2009, inneholder flere elementer som kan virke effektiviserende. Loven legger stor vekt på tidlig samarbeid mellom berørte myndigheter og forpliktende og tidlig involvering i planprosessene. Det må påses at loven praktiseres etter intensjonen.

Nasjonale mål for planleggsprosesser formidles gjennom *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging* og konkretiseres i statlige planretningslinjer og statlige planbestemmelser, bl.a. for samordnet areal- og transportplanlegging. Målkonflikter avklares i forbindelse med den enkelte plansak.

Utfordringen med å få til tidlig involvering i planarbeidet retter seg mot tiltakshaver for å få klarlagt hvilke konsekvenser et planforslag kan ha for ulike nasjonale eller regionale interesser som forvaltes av andre myndigheter og andre interesser som berøres av tiltaket. Den retter seg også mot ulike myndigheter for å få dem til å reagere når de blir gjort kjent med programmet for planarbeidet.

Plan- og bygningsloven åpner for at «*myndigheter med ansvar for større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kan etter samråd med planmyndigheten utarbeide og fremme forslag til arealplan for slike tiltak og beslutte å legge slike planer ut til offentlig ettersyn etter bestemmelsene for vedkommende plantype. Gjeldende kommunale eller regionale planstrategier skal vurderes i forbindelse med*

planarbeidet.» (PBL § 3–7 tredje ledd). Dette gjelder både for kommune(del)planer og reguleringsplaner (se vedlegg om planprosessene) og er vanlig for store samferdselsprosjekt.

Det er transportetatene som forslagsstiller som har ansvaret for å legge til rette for medvirkning og få relevant informasjon fra andre interesserte i planarbeidet. Det understrekes også at berørte myndigheter har et ansvar for å gi slik informasjon på et tidlig tidspunkt. Retten til innsigelse bortfaller dersom kravet til deltakelse i planprosessen ikke er oppfylt. Det er rom for forbedring i måten dette praktiseres på, både fra de som utarbeider planforslag og de som skal formidle sine interesser. Det er viktig å sørge for at dette praktiseres i tråd med loven.

For større samferdselsprosjekt vil det normalt være krav om konsekvensutredning etter PBL. Som ledd i varslingen av planoppstart skal forslagsstiller utarbeide et utkast til planprogram som sendes på høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner og legges ut til offentlig ettersyn.

Dersom berørte regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram. En slik uttalelse bør også omfatte eventuelt varsel om at det kan komme innsigelse til planen dersom disse hensynene ikke ivaretas i det videre planarbeidet. Et slikt varsel skal kun gis der man vurderer behovet for innsigelse som reelt.

Et av effektiviseringstiltakene knyttet til samordning og tidlig involvering, er revisjon av rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging fra 1993. Revisjonen må reflektere politikk- og lovutvikling som har skjedd siden, bl.a. innenfor områder som klima, sentrumsutvikling, boligbygging, jordvern og transportplanlegging. Retningslinjene skal erstattes av statlige planretningslinjer for samordnet areal-, bolig- og transportplanlegging, og skal ivareta nasjonale interesser i planleggingen og avklare hvordan ulike interesser skal vektlegges og avveies, både mellom ulike statlige interesser og mellom interesser på kommunalt, regionalt og statlig nivå. Dette vil gi grunnlag for mer effektive planprosesser.

Et annet tiltak er å få til en mer enhetlig innsigelsespraksis. Det er startet et arbeid med en gjennomgang av innsigelsesinstituttet i PBL. Det vil bli utarbeidet ny veiledning om tidlig involvering og praktisering av innsigelsesinstituttet.

Det vil bli satt i gang forsøk i to til tre fylker der fylkesmannen får ansvaret for å samordne og fremme innsigelsene fra statlige organer til kommunale arealplaner.

I tillegg vil det bli utarbeidet en særskilt veileder for samferdselsmyndighetene når de selv står for planarbeidet, for å sikre at forpliktelsene blir ivaretatt, herunder tidlig kontakt med berørte myndigheter.

6.3.1.2 Tidsfrister i planprosessen etter PBL

Det skal utarbeides veiledende tidsfrister for utarbeiding av planer og behandling av samferdselsprosjekt.

Erfaringer viser at tidsbruken i planprosesser for store samferdselsprosjekt varierer og ofte tar lang tid. Det foreligger ingen entydig forklaring på dette – årsakene kan variere fra prosjekt til prosjekt. Bruk av veiledende tidsfrister i ulike faser av planprosessen vil være et virkemiddel for å redusere unødvendig tidsbruk. Slike frister kan lette overgangen mellom prosesser og vedtak. Ut fra foreliggende materiale er det tidsbruken for gjennomføring av prosessen for kommune(del)planer som tar lengst tid og der potensialet for redusert tidsbruk er størst, i tillegg til redusert tidsbruk mellom de ulike fasene i planleggingen.

Første fase i planleggingen etter PBL vil normalt være utarbeidelse, høring og fastsettelse av planprogram. Forskrift om konsekvensutredninger har tidsfrister knyttet til fastsettelse av planprogram. Ytterligere muligheter for effektivisering knyttet til forskriftens bestemmelser om tidsfrister, endring av ansvarlig myndighet og foreleggning vil bli vurdert i det pågående arbeid med revisjon av forskriften.

Ved utarbeiding av ny veileder om innsigelser vil det innskjerpes at retten til innsigelse faller bort dersom satt eller avtalt frist for uttalelse til planforslaget ikke overholdes.

Et ytterligere tiltak vil være å gi en veiledende norm for når planforslag bør være ferdigbehandlet i kommunen etter at høringsfristen for planen er utløpt.

Det bør gis frister for behandling av planforslag som har innsigelse etter kommunestyrets vedtak. Det bør gis en frist fra kommunestyrets vedtak til saken overendes til Fylkesmannen, og tilsvarende en frist for når saken oversendes fra Fylkesmannen til Miljøverndepartementet. Miljøverndepartementet vil utarbeide retningslinjer for den sentrale behandlingen av innsigelsessaker og

vil også gi ut en veileder om de gjeldende tidsfrister i planprosessen etter plan- og bygningsloven.

6.3.1.3 Forholdet mellom KVU/KS1 og planlegging etter PBL

Behandlingen av KVU/KS1 kan i større grad avklare hovedlinjer i trasé/korridorvalg og utbyggingsstandard for å forenkle planleggingen etter PBL. I tillegg kan det være aktuelt å samordne behandlingen av KVU/KS1 og planprogram i større grad.

Konseptvalgutredning (KVU) og ekstern kvalitetssikring (KS1) skal som hovedregel gjennomføres for samferdselsprosjekt med antatt kostnad over 750 mill. kr. KVU er første trinn i planlegging av store samferdselsprosjekt. Alternative måter å løse transportbehovet på blir vurdert ut fra et fastsatt samfunns mål. KVU/KS1-arbeidet gjennomføres som en åpen prosess med bred deltakelse fra berørte myndigheter og interesseorganisasjoner i såkalte verksteder. I tillegg sendes KVU på lokal høring. KS1-rapporten er ikke gjenstand for høring. Regjeringen behandler sakene på bakgrunn av KVU, KS1 og den lokale høringen.

Som hovedregel skal regjeringens behandling av KVU/KS1 foreligge før gjennomføring av planlegging etter PBL. En viktig begrunnelse for dette er at behandlingen av KVU/KS1 avklarer valg av konsept og andre overordnede føringer for videre planlegging.

Riktig bruk av KVU/KS1 gir et potensial for å kunne effektivisere etterfølgende planlegging etter PBL, f.eks. ved at uhensiktsmessige alternativer velges bort tidlig og at det anbefalte konseptet er utviklet noe lenger enn hva som ellers ville vært tilfelle. Dette vil gi et grunnlag for at man ved regjeringsbehandling av KS1 kan velge bort særlig konfliktfylte alternativ knyttet til f.eks. jordvern, naturmangfold og miljø. Dette vil kunne forkorte både planleggingstid og øvrig ressursbruk.

Når det gjelder strekningsvise prosjekt, kan behandlingen av KVU/KS1 avklare hovedlinjer i trasé/korridorvalg og utbyggingsstandard. Det forenkler planleggingen etter PBL. Det kan også være aktuelt å gi føringer for planprosessen, særlig i tilfeller det staten mener at det bør lages statlig planprogram eller eventuelt benyttes statlig plan. I tillegg kan det være aktuelt å samordne behandlingen av KVU/KS1 og planprogram i større grad.

KVU/KS1 er også et virkemiddel ved utredning av transport i byområder. Dette er nærmere omtalt i kapittel 9 om byområdene.

Både KVVU og KS1 inneholder et kapittel som omhandler føringer for forprosjektfasen. Det vil bli gjennomført en mer systematisk vurdering av hvilke typer føringer det kan være hensiktsmessig å innarbeide. Transportetatene vil gi mer veiledning internt og holde fokus på føringer for etterfølgende planlegging. De fleste KVVUer har særtrekk som skiller dem fra andre. Derfor må transportetatene i tillegg foreta mer konkrete vurderinger av aktuelle føringer ved utarbeidelsen av den enkelte KVVU.

6.3.1.4 Vurderingskriterier for mer aktiv bruk av statlig plan og statlig planprogram

Regjeringen vil bruke statlig plan mer aktivt i samferdselsaker. Det legges til grunn at det ikke skal være kriterier som automatisk skal utløse bruk av statlig plan, men at dette vurderes konkret i den aktuelle sak.

PBL åpner for at staten kan overta kommunens rolle som planmyndighet i plansaker når gjennomføringen av viktige statlige eller regionale utbyggings-, anleggs- eller vernetiltak gjør det nødvendig, eller når andre samfunnsmessige hensyn tilsier det. Loven setter ikke andre formelle skranker for når statlig plan kan brukes, men i forarbeidene til loven er bestemmelsen beskrevet som en «sikkerhetsventil». Statlig plan har vært brukt, men sjelden. Det normale er at planer vedtas av kommunestyret, ev. av Miljøverndepartementet dersom det foreligger innsigelse til planen. Det er i de tilfeller kommunen ikke vil vedta et planalternativ som staten kan akseptere, at statlig plan har vært brukt. Ved statlig plan trer Miljøverndepartementet inn i kommunestyrets sted. Statlig planprogram og statlig plan skal slik plan- og bygningsloven forutsetter, som hovedregel fastsettes og vedtas av Miljøverndepartementet, og skal skje i samråd med Samferdselsdepartementet.

Bruk av den statlige planmyndigheten kan innebære at:

- staten overtar planansvar og myndighet fra starten av planprosessen (fra utarbeiding av planprogram)
- staten fastsetter planprogrammet (og eventuelt godkjenner konsekvensutredningen), men forutsetter at resten av planleggingen og vedtakene gjøres lokalt
- planleggingen starter som ordinær kommunal plan – eventuelt etter PBL § 3–7 tredje ledd, som gir myndigheter med ansvar for større samferdselsanlegg mulighet til å utarbeide og fremme forslag til arealplan. Staten går inn der-

som planleggingen stopper opp pga. uenighet mellom stat og kommune.

Spørsmålet om bruk av statlig plan og statlig planprogram skal vurderes på et tidlig tidspunkt i planprosessen og bør drøftes med berørte kommuner ved oppstart av planarbeidet

Følgende vurderingstema kan være aktuelle som kriterier for når statlig plan eller statlig planprogram for store samferdselsprosjekt bør brukes:

- Det er viktig med rask gjennomføring av planprosessen.
- Det er større prosjekt som berører to eller flere kommuner, og der det er stor uenighet mellom kommunene i valg av løsning.
- Det er store konflikter mellom lokale, regionale og nasjonale interesser.
- Det er et ønske fra lokale myndigheter at planen behandles som statlig plan.

Der det er uenighet mellom ulike statlige myndigheter, bør planen behandles på vanlig måte som en innsigelsesak. Her vil utfordringen være å få til en bedre samordning av statens interesser på regionalt nivå, en rask oversending av saken til Miljøverndepartementet, og en rask avklaring mellom berørte departementer.

Statlig plan skal vurderes for særskilte prioriterte prosjekt, jf. nærmere omtale i kapittel 6.2.1.

6.4 Brukerfinansiering

Transportsektoren er ilagt betydelige avgifter. Avgiftene har ulike formål ved at de til dels skal stille brukeren overfor de samfunnsøkonomiske kostnadene som kjøring på vei medfører. Miljøavgifter som CO₂-avgiften og vegbruksavgiftene på drivstoff er eksempler på slike korrigerende avgifter. Andre avgifter som engangsavgiften har som primært formål å skaffe inntekter til staten, selv om den også har en miljødifferensiering. Slike avgifter er en del av den generelle skatte- og avgiftspolitikken. Midlene er ikke øremerket og er derfor ikke en del av finansieringen av transportsektoren. Det er likevel viktig å se avgiftspolitikken i sammenheng med bompenger, kjørevegsavgifter og andre typer brukerbetaling i sektoren, fordi det er summen av avgifter og brukerbetaling som gjennom virkning på pris påvirker brukernes transportvalg.

Bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi i transportsektoren, som elektronisk bompengeneinnkreving, vil kunne medføre at trafikante-

nes bevegelser i detaljert grad kan kartlegges. Gjennom Stortingets behandling av St.meld. nr. 17 (2006–2007), er det lagt til grunn at det skal være et tilbud om anonyme løsninger der det ikke er nødvendig med identifisering og at anonyme løsninger skal være tilgjengelig der dette er hensiktsmessig. Det pågår derfor et arbeid for å finne fram til løsninger for anonym passering av bompengeanlegg. For øvrig er hensynet til personvern drøftet nærmere i St.meld. nr. 16 (2009–2010) *Nasjonal transportplan 2010–2019*.

På samferdselsområdet finnes det enkelte ulike alternative finansieringskilder til investeringer i infrastruktur, i tillegg til bevilgning over statsbudsjettet. Dette kan bidra til å sikre bedre forutsigbarhet og effektivitet i utbyggingen. Utbygging av lufthavner delfinansieres gjennom kommersielle inntekter fra parkering, avgiftsfritt salg mv. Veginfrastruktur delfinansieres gjennom bompenger. Jernbane finansieres i all hovedsak over statsbudsjettet.

6.4.1 Bompenger

Regjeringen vil i planperioden videreføre og utvikle bompenger som et viktig bidrag til finansiering av vegbygging. Lokale ønsker om nye bompengeprojekt vil bli tillagt vekt og forutsetningen om lokal tilslutning og vedtak er et sentralt prinsipp i bompengepolitikken. Regjeringen er opptatt av å utvikle og praktisere prinsippene for bompenger slik at ordningen blir mer effektiv og oppnår mest mulig troverdighet og legitimitet hos trafikantene. Det skal være samsvar mellom betaling og nytte i den enkelte bompengoordning, jf. omtale av sammenheng mellom betaling og nytte i kapittel 6.4.1.2. Takstsystemet og rabattordninger må forenkles og standardiseres slik at trafikantene opplever en enhetlig praksis alle steder i landet. Det er også viktig å effektivisere bompengoordningen for å få ned kostnadene til administrasjon og finansiering, slik at en så stor andel som mulig av de innsamlede midlene går til formålet med ordningen.

6.4.1.1 Bruk av bompenger

Hovedregelen er at riksveger finansieres av staten. Brukerbetaling kommer som et tillegg til denne hovedregelen. Vegloven § 27 sier at Samferdselsdepartementet etter Stortingets samtykke kan fastsette at det skal kreves bompenger på offentlig veg for å finansiere vegutbygging. I tillegg til investeringer i infrastruktur kan bompenger i de store byene benyttes til kollektivtrafikk.

Bompengetakstene kan til en viss grad tidsdifferensieres i perioder med høy rushtrafikk. Videre kan bompengetakstene brukes som et midlertidig trafikkregulerende tiltak i tidsbegrensede perioder med høy luftforurensning i byer.

Køprising etter vegtrafikkloven § 7a, med tilhørende forskrifter, er et annet trafikkregulerende virkemiddel der trafikantene må betale et beløp for å benytte bestemte deler av vegnettet til bestemte tider, se omtale i kapittel 9. Dette virkemiddelet er foreløpig ikke tatt i bruk. Se også omtale om bruk av bompenger til jernbane under.

Som nærmere omtalt i kapittel 9, vil regjeringen vurdere om det er hensiktsmessig å etablere ett felles regelverk for trafikantbetaling i by som vil omfatte dagens system med bompengefinansierte bypakker og regelverket om kjøprising. I denne sammenhengen vil det også være naturlig at regelverket for den mer tradisjonelle bompengefinansieringen vurderes.

Fordeler og ulemper ved bompengefinansiering

Det er fordeler og ulemper forbundet med innkreving av bompenger. Bompenger som supplerende finansieringsform brukes der det er vilje og ønske lokalt om å ta i bruk slik finansiering, og bidrar til å forsere utbygging av vegnettet. Dette hensynet må avveies mot de uheldige konsekvensene ordningen medfører.

Bompenger øker de totale rammene for investeringer og framskynder prosjekt som ellers ville blitt realisert på et senere tidspunkt. Trafikantene, næringslivet og samfunnet for øvrig kan dermed dra nytte av den nye vegen tidligere. Nytteeffektene ved nye veger er først og fremst knyttet til økt framkommelighet og bedret trafikksikkerhet. Mange vegprosjekt bidrar også til bedring av lokale miljøproblemer.

Uheldige fordelings effekter og økte transportkostnader for trafikanter og næringsliv, samt trafikkavvisning, er negative konsekvenser som kan følge av bompengedekning. Når bompenger innføres, vil en del reiser ikke lenger bli gjennomført. Dette kan utgjøre et nyttetap for de berørte trafikantene, men vil gi nytte for samfunnet i form av lavere lokal luftforurensning, mindre klimagassutslipp og redusert støyplage. Videre vil en del trafikanter velge alternative traseer eller reise kollektivt. I hvilken grad dette er en ulempe for den enkelte, avhenger av hvor gode alternativene er. Det er lite ønskelig at trafikantene velger omkjøring på veger som får økt miljøbelastning og er mindre trafikksikre. Mindre trafikk svekker også

finansieringsgrunnlaget og øker betalingsbyrden for de som velger å passere bommen.

Omfang

De statlige rammene har økt betydelig de senere årene, og har dermed muliggjort flere spleiselag mellom staten og bilistene. Som en følge av høyere aktivitet har også bompengbidraget økt.

For 2013 er det anslått at bompengeselskapene vil stille 9,3 mrd. kr til disposisjon for tiltak på riksvegnettet. Til sammenligning er de samlede statlige bevilgningene til riksvegsinvesteringer 10,6 mrd. kr i 2013. I tillegg er det lagt til grunn om lag 4,6 mrd. kr i bompenger til fylkesveg. De siste 10 årene har bompengbidraget på riks- og fylkesveg blitt fire ganger større. Bompenger finansierer en betydelig del av vegutbyggingen i Norge. Videre er bompenger med på å finansiere utbygging og drift av kollektivtransporten i byområder.

6.4.1.2 Sammenheng mellom betaling og nytte

Kravet om sammenheng mellom betaling og nytte er et viktig prinsipp som skal ligge til grunn for bompenginnkreving. Det innebærer at de som betaler bompenger skal ha nytte av vegprosjektet bompengene finansierer. Likeledes må de som har nytte av prosjektet være med på å betale. Kravene som følger av nytteprinsippet, gjelder både geografisk og tidsmessig. Betydningen av nytteprinsippet er understreket både i St.meld. nr. 24 (2003–2004) og i St.meld. nr. 16 (2008–2009).

Det kan ikke stilles samme direkte krav til sammenheng mellom betaling og nytte når det gjelder bypakker/bymiljøavtaler. Bypakkene/bymiljøavtalene består av flere prosjekt som har innvirkning på hele transportinfrastrukturen i byområdet, og som til sammen bidrar til økt framkommelighet. Bruk av bompenger for å styrke kollektivtrafikken avlaster vegnett og kommer bilistene til gode ved økt framkommelighet.

Bompenger til jernbane

Vegloven gir hjemmel for at bompenger kan benyttes til investeringer i infrastruktur for kollektivtrafikk på jernbane inkludert trikk og T-bane. Denne muligheten er benyttet for investeringer i byområder for trikk, bybane og T-bane, men ikke for jernbane.

Alternativ bruk av bompenger til investeringer i bane kan i prinsippet også være mulig for investeringer utenfor byområder. Dette kan skje ut fra

eksisterende lovgrunnlag og retningslinjer. Bruk av bompenger til bane forutsetter at den alternative bruken vil gi det transportmessig beste tilbudet og at nytteprinsippet er oppfylt. Nytteprinsippet innebærer at de som har nytte, skal betale, og tilsvarende at de som betaler, skal ha nytte.

Bruk av bompenger til jernbane vil bidra til å styrke finansieringsgrunnlaget for nye prosjekt. For flere strekninger er det behov for utbygging både av veg og jernbane. Slik utbygging er kostbar. Inntektsgrunnlaget fra bompenger vil derfor vanligvis ikke være tilstrekkelig til å kunne finansiere utbygging av begge transportformene samtidig langs en enkelt strekning. I slike tilfeller vil bompenger til jernbane i praksis innebære at bevilgningene til veg over statsbudsjettet må økes tilsvarende bompengebortfallet til veg fordi også vegen må bygges ut. I slike tilfeller vil bompenger til jernbane som oftest være lite aktuelt. Dette vil imidlertid kunne stille seg annerledes om bompengepotensialet er stort og utbyggingskostnadene ikke er for høye. Da kan det være mulig at bompenger vil kunne brukes til utbygging både av jernbane og veg uten at behovet for vegbevilgninger over statsbudsjettet øker.

I andre tilfeller står vegen ferdig utbygd, f.eks. som firefelts veg, mens det er behov for å bygge ut jernbanen. I så fall vil bompenger til jernbane ikke nødvendigvis gå på bekostning av bompenger til veg. Skal det innføres bompenger i slike tilfeller, må det foreligge en analyse som viser at bilistene på den konkrete strekningen får nytte av å betale bompenger. Dette vil neppe kunne begrunnes om vegen har stor ledig kapasitet og god framkommelighet, men kan være mer sannsynlig om trafikkbelastningen på vegen er nær kapasitetsgrensen og bygging av bane vil gi et bedre samlet transporttilbud enn om vegen bygges ut. Da vil bilistene kunne få nytte selv om de ikke får ny veg.

Regjeringen vil vurdere muligheter for å kombinere bompengebetaling med helhetlig utbygging av veg og jernbane (anlegg og installasjoner) på utvalgte strekninger også utenfor byområdene, under forutsetning av lokal politisk tilslutning og en direkte sammenheng mellom trafikantnyttene for veg og jernbane på strekningen.

Plassering av bomstasjon

I tråd med nytteprinsippet skal innkrevingspunktet være plassert i eller nært det aktuelle prosjektet. Ved sammenhengende utbygging av lengre avstander bør det plasseres flere bomstasjoner på strekningen. Det har de siste årene vært stadig

flere strekningsvise utbyggingsprosjekt. Her deles en lengre strekning opp i mindre delstrekninger. Delstrekningene bygges ut fortløpende, og det plasseres ett eller flere innkrevingspunkt på hver strekning. Innkrevingen starter opp samtidig med at den nye vegstrekningen åpnes for trafikk, og innkrevingsperioden er like lang i alle punktene. Denne praksisen sikrer stor grad av samsvar mellom betaling og nytte.

Etablering av bomstasjon på en strekning kan medføre trafikklekkasje over på sidevegnettet. Dette kan være uheldig både av hensyn til miljø og sikkerhet, og svekker i tillegg finansieringsgrunnlaget for det aktuelle prosjektet. Bompengennkrevning på sidevegnettet kan bidra til å redusere ulempene, men gir liten grad av samsvar mellom nytte og betaling for trafikantene. Derfor bør det kun unntaksvis åpnes for å kreve inn bompenger på sidevegnettet.

Innkrevningstidspunkt

Etterskuddsinnkreving av bompenger skal fortsatt være hovedregelen. Etterskuddsinnkreving gir godt samsvar med nytteprinsippet da bilistene ikke betaler bompenger før de kan nyttiggjøre seg den nye vegen. Dagens praksis for vurdering av parallellinnkreving og forhåndsinnkreving ved rene ferjeavløsningsprosjekt, videreføres.

Bompenginntekter bør som hovedregel ikke finansiere planlegging av prosjekt, siden dette vil innebære forhåndsinnkreving. Sammenhengen mellom hvem som betaler og hvem som får nytte av prosjektet, vil være mangelfull. Avvik fra hovedregelen om etterskuddsinnkreving må begrunnes særskilt.

Bruk av parallellinnkreving, dvs. innkreving parallelt med bygging av et prosjekt, bør kun tillates i begrenset omfang, hovedsakelig i bypakker/bymiljøavtaler.

Innkrevingsperiode og takstnivå

Det er knyttet usikkerhet til forutsetningene for planlegging av bompengeprojekt. Usikkerheten gjelder særlig kostnader, trafikkvolum, inntekter og utvikling i rentenivå på lang sikt. Regjeringen vil videreføre en strategi der planlegging av bompengeprojekt er basert på nøkterne forutsetninger. Slik nøkternhet er viktig for å begrense risikoen for at bompengeselskapene ikke skal kunne nedbetale sine lån som forutsatt. Som en følge av dette, er det en hovedregel at planlagt bompengeperiode for enkeltprosjekt skal være maksimum

15 år etter trafikkåpning. Eventuell forhåndsinnkreving kommer i tillegg.

Dersom økonomien i et prosjekt svikter, kan bompengetakstene økes med inntil 20 pst. utover prisstigning og bompengeperioden utvides med inntil fem år. Dersom de ulike forutsetningene i et bompengeprojekt *ikke* svikter eller utvikler seg mer gunstig enn forutsatt, blir lånet nedbetalt på kortere tid enn forutsatt. Dette har skjedd i flere tilfeller. Likevel er det ikke åpenbart at kortere nedbetalingstid bør vektlegges framfor nedsettelse av bompengetakstene. Ulike hensyn taler for om de økte bompenginntektene skal tas ut i form av takstreduksjon eller redusert innkrevingsperiode. Disse to alternativene bør vurderes i sammenheng for prosjekt der økonomien utvikler seg bedre enn forutsatt. Som hovedregel bør vurderingen gjøres etter at det bompengefinansierte anlegget er ferdigstilt og har vært åpent for trafikk i noe tid. Hensynet til kortere nedbetalingsperiode og lavest mulig total kostnad for prosjektet tilsier reduksjon i innkrevingsperiode, mens en reduksjon i takster vil gi en samfunnsøkonomisk gevinst i form av redusert trafikkavvisning. I framtiden skal Statens vegvesen i slike tilfeller ta initiativ til en vurdering av om lån skal nedbetales raskere eller om takstene bør reduseres. Ved uenighet mellom Statens vegvesen og lokale myndigheter må vurderingen forelegges Samferdselsdepartementet. Hensynet til brukerne og legitimitet for ordningen tilsier at det er viktig at innkrevingen av bompenger avvikles som forutsatt. Vegmyndighetene skal tilstrebe at det opplyses tydelig til brukerne av det enkelte anlegg for hvilken periode og hvilke prosjekt innkrevingen skjer.

6.4.1.3 Utfordringer

Utviklingen de siste år har gått i retning av økt omfang både i kroner og i antall prosjekt og bompengeselskap, jf. omtalen over. Dette stiller nye og økte krav til å ivareta hensynet til trafikanter og næringsliv på en best mulig måte, slik at bompengennkrevingen sikrer likebehandling av ulike trafikantgrupper.

Det er i dag om lag 60 bompengeselskaper (og 70 bompengeprojekt) i Norge. Dette er et stort antall, og det eksisterer liten grad av enhetlig praksis på tvers av selskapene. Bompengordningen framstår som lite oversiktlig for brukerne og gir ulike vilkår på ulike steder i landet.

Når stadig flere vegprosjekt bompengefinansieres, øker også tettheten mellom innkrevingspunktene. Det er en viktig statlig oppgave å se det enkelte bompengeprojekt i sammenheng med

andre prosjekt i samme område slik at den strekningsvise belastningen ikke blir for stor. Staten må også sørge for at trafikantene opplever nærliggende bompengeprojekt som en del av et helhetlig og enkelt system også når det gjelder takster, rabatter og innkrevningssystemer. Alle bompengeprojekt, både på riks- og fylkesveg, må godkjennes av Stortinget. Ved behandling av nye bompengeprojekt må slike helhetlige vurderinger legges til grunn. Det anses imidlertid ikke som hensiktsmessig å kvantifisere faste grenser for antall prosjekt eller for beløp på gitte strekninger. Dette må vurderes fra sak til sak.

Det store omfanget av prosjekt og variasjon i praksis er en utfordring. Utformingen av regelverket for bompengefinansiering har ført til en utflytende praktisering i mange bompengeprojekt. Dette skyldes at reguleringen av bompengefinansiering er gitt med et fåtalls bestemmelser i lov og forskrift, mens en rekke sentrale forhold bare er omtalt i veiledende retningslinjer. En konsekvens av dette har vært at vedtak om bompengeprojekt i ulik grad har tatt hensyn til nytteprinsippet og retningslinjer for takst- og rabattsystemet.

Regjeringen vil derfor utvikle og praktisere prinsippene for bompenger slik at ordningen oppnår mest mulig troverdighet og legitimitet. Nettopp omfanget er avgjørende for at regjeringen nå ønsker et enklere, tydeligere og mer standardisert regelverk for bruk av bompenger, med sikte på lov- og forskriftsfesting av de viktigste prinsippene for bompengefinansiering.

6.4.1.4 Mer effektiv bompengeinnkreving og økt brukervennlighet

Det er viktig å effektivisere bompengeordningen. En mer effektiv bompengeordning vil sikre at mer av pengene faktisk går til de bompengefinansierte prosjektene. Det er derfor viktig å få ned finansieringskostnader og driftskostnader, samt å bedre brukervennligheten ved ulike tiltak.

Sentrale elementer i en effektiviseringsprosess er:

- færre bompengeselskaper
- samordning av takst- og rabattsystemer
- obligatorisk betalingsbrikke

Regionale bompengeselskap

Vanligvis opprettes et nytt bompengeselskap for hvert nytt bompengeprojekt. En utvikling mot færre og større selskap vil være viktig for å effektivisere innkrevningen gjennom stordriftsfordeler og enda mer profesjonell drift av selskapene, for

eksempel når det gjelder opplåning og kapitalforvaltning. Etablering av regionale bompengeselskap, som et tiltak for å få ned kostnadene forbundet med innkreving av bompenger, ble også omtalt i Nasjonal transportplan 2010–2019.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet er Vegdirektoratet godt i gang med å forberede en ordning med faste, regionale/fylkeskommunale bompengeselskaper. En sammenslåing av dagens mange bompengeselskap til fylkesvise/regionale bompengeselskap vil medføre en effektiviseringsgevinst. Vegdirektoratets forberedende vurderinger viser at det er klare stordriftsfordeler i innkreving av bompenger. Store bompengeselskaper kan etablere god kompetanse når det gjelder drift, låneopptak og finansforvaltning. Denne kompetansen vil bli videreført fra prosjekt til prosjekt. Ulempene ved å skulle etablere tilstrekkelig kompetanse i stadig nye selskaper faller bort. Store selskaper ventes å få lavere innkrevingskostnad per kjøretøy enn små selskap og kan få mer effektiv drift og oppnå bedre lånevilkår. Brukervennligheten vil bli bedret ved at antallet bompengeselskaper reduseres. Dette vil særlig være nyttig for de deler av næringslivet som i dag bruker mye ressurser på å administrere og sørge for tilstrekkelige forskuddsinnbetalinger til rabatter i avtaler med flere ulike bompengeselskaper. Potensialet for å ta ut disse gevinstene synes å øke vesentlig dersom flere fylker slår seg sammen og danner et mindre antall regionale selskap totalt sett.

Statens vegvesen vil også i det videre arbeidet legge opp til en tett dialog med fylkeskommunene og andre berørte, med sikte på at det kan legges til rette for opprettelsen av regionale bompengeselskaper så snart som mulig.

Takst- og rabattsystemer

En gjennomgang av dagens bompengefinansierte prosjekt viser at det eksisterer en mengde spesialtilpasninger, og at rabattordninger praktiseres ulikt. Samlet sett har dagens system for takster og rabatter utviklet seg til å bli uoversiktlig og lite brukervennlig.

Bompengeselskapene har egne betalings- og rabattordninger med ulike særordninger knyttet til sine prosjekt. Kundene kan inngå avtaler med bompengeselskapet om enten forskudds- eller etterskuddsbetaling av bompenger. I tilknytning til førstnevnte kan kunden oppnå graderte rabatter økende etter størrelsen på forskuddsbeløpet på mellom 30 og 50 pst. Ved etterskuddsinnbetaling gis ofte flate rabatter på mellom 10 og 20 pst. Videre kan kundene inngå tilleggsavtaler med

andre bompengeselskap enn der de har hovedavtalen sin, og slik oppnå rabatter også for disse bompengestrekningene. I tillegg har enkelte bompengeprojekt nærmere spesifiserte passeringstak, der brukerne belastes for et maksimumsantall passeringer, enten per måned eller per time. Videre er enkelte trafikantgrupper, enten generelt eller i noen tilfeller prosjektspesifikt, unntatt avgift. Alle ordningene skal imidlertid være i tråd med takstretningslinjene som er gitt av Vegdirektoratet, som har fått delegert takstmyndighet fra Samferdselsdepartementet.

Dagens praksis, med rabatter opp til 50 pst, må ses i lys av hvordan ordningen har utviklet seg. Tidligere ble bompenger i all hovedsak brukt til finansiering av ferjeavløsningsprosjekt. Takstregulativene for ferjer angir en rabatt på 50 pst. I dag inngår bompenger i finansiering av alle typer vegprosjekt. De senere år har stadig flere bompengeselskap gått over til en flat rabatt på 10 pst.

En innføring av en lav, flat rabatt som vil gjelde for samtlige bompengeprojekt, vil medføre flere fordeler. Ikke minst vil det bli en mer oversiktlig, forutsigbar og enhetlig rabattordning for brukerne. Dessuten vil grunntaksten senkes når rabattene reduseres. Et standardisert takst- og rabattsystem vil gi forenklet administrasjon. Det vil sikre lik behandling av alle trafikanter. Ikke minst vil en slik helhetlig tilnærming være en fordel for de nye og større regionale bompengeselskapene med flere bompengeprojekt i sin portefølje. Brukerne vil kunne inngå én avtale uten å måtte inngå flere tilleggsavtaler for å oppnå rabatt. En ordning med flat rabatt vil ha positiv effekt for næringslivet gjennom reduserte transportkostnader for langdistansetransport. Næringslivet har også etterlyst en ordning der rabatter ikke er knyttet til store forhåndsinnbetalinger fordi dette binder store midler.

På denne bakgrunn mener regjeringen at det for nye bompengeprojekt kun skal være en rabatt på 10 pst. for alle kjøretøy. Rabatten skal være knyttet til bruk av elektronisk brikke. Samferdselsdepartementet vil be Statens vegvesen om å drøfte med bompengeselskapene ved deres eiere, som er fylkeskommuner og kommuner, om en overgang til ny takst- og rabattstruktur også for allerede etablerte selskaper. Dette bør kunne ses i sammenheng med overgang til regionale bompengeselskap.

Denne omleggingen er et viktig element i en bredere gjennomgang av gjeldende takst- og rabattsystem, spesielt med sikte på forenkling. I den sammenheng legges det også opp til å fastsette retningslinjene for takst og rabatt i en for-

skrift. Et slikt regelverk vil gi et bedre grunnlag for å ivareta en mer ensartet praksis om takst- og rabattfastsettelse for bompengeneinnkreving.

Nærmere om passeringstak

I 2011 ble det innført nye retningslinjer for passeringstak for lette kjøretøy i bompengeprojekt. Retningslinjene åpner for at det kan innføres et tak på antall passeringer, i intervallet mellom 40 og 60 passeringer, avhengig av lokale forhold. Inntektsbortfallet som følger av passeringstaket skal ikke overstige 7 pst. Ordningen sikrer at gjennomgangstrafikk ikke i urimelig grad subsidierer lokaltrafikk. Samtidig gir ordningen mulighet til å avlaste grupper som får en ekstra stor økonomisk belastning som følge av bompengeprojektet. Ordninger med passeringstak kan ikke kombineres med andre rabatter enn en flat rabatt på 10 pst. Passeringstak er en alternativ rabattstruktur som i større grad enn tidligere ordninger er knyttet til faktisk bruk av veien. Regjeringen vil videreføre ordningen med passeringstak.

Obligatorisk bompengebrikke

Vegdirektoratet gjennomførte våren 2012 offentlig høring av et forslag til endring av vegtrafikkloven § 13, som vil åpne for å pålegge kjøretøy over 3 500 kg bruk av elektronisk betalingsenhet til norske trafikantbetalingsystemer. Forslag til lovendring er lagt fram for Stortinget, jf. Prop. 80 L (2012–2013). Forslag til forskrift til lovbestemmelsen vil bli sendt på høring på vanlig måte. Forslaget til forskrift skal også forelegges EFTAs overvåkningsorgan etter EØS-høringsloven § 4.

Det er ventet at ordningen med obligatorisk bompengebrikke bl.a. vil redusere bompengeselskapenes administrasjonskostnader knyttet til manuell behandling av registreringsnummer, fakturering og oppslag i registre. Særlig vil innkrevingen av trafikantbetaling fra utenlandsk transportnæring lettes. Det er også ventet at bompengeselskapenes tap på fordringer reduseres, slik at ordningen bidrar til at bompengebelastningen for den enkelte trafikant blir mer rettferdig. I tillegg til dette er det ventet at lovendringen vil bidra til å gi mer rettferdige konkurransevilkår mellom norsk og utenlandsk transportnæring.

Med de siste års økning av bompengefinansiert utbygging av det offentlige vegnettet og utviklingen av bompengeanleggene til helautomatiske betalingsystemer, kan det reises spørsmål om det bør innføres krav om obligatorisk betalingsenhet for alle kjøretøy, dvs. at også lette kjøretøy bør

omfattes av et påbud om å utstyre kjøretøyet med betalingsenhet. Et lovforslag som omfatter kjøretøy som brukes til privat ferdsel, krever imidlertid utredninger av bl.a. forholdet til personvernet før det kan legges fram. Gjeldende krav om lagring av informasjon om bompaseringer etter bokføringsloven og tekniske løsninger i bompengesystemene gjør at reiser ikke kan foretas fullstendig anonymt på det bompengefinansierte vegnettet. I samarbeid med Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet, Datatilsynet og Vegdirektoratet pågår det et arbeid med de tekniske løsningene for økt anonymitet i bompengesystemet og et arbeid med vurdering av unntak for lagring av opplysninger om passeringer etter bokføringsloven.

Samferdselsdepartementet vil gå i gang med å utrede de økonomiske og administrative konsekvensene av et brikkepåbud for alle kjøretøy når ordningen for tunge kjøretøy er behandlet av Stortinget. Det legges videre opp til å vurdere utvidelse av brikkepåbudet når de nødvendige avklaringene om anonymitet foreligger.

Brukervennlige betalingssystemer

Brikkebruken skal økes. Dette sikres delvis gjennom pålegg om elektronisk brikke for tunge kjøretøy og at rabatt knyttes til bruk av brikke, men også andre incentiver er viktig. Det skal lønne seg for trafikantene å benytte elektronisk brikke. Samordning av betalingssystemer, på tvers av landegrensene, skal lette innkreving og øke brukervennligheten.

- *EasyGo* er et samarbeid som omfatter mer enn 50 bompengeneinkrøvere i Norge, Sverige og Danmark. Det er startet et samarbeid med Østerrike (det østerrikske selskapet Asfinag), og EasyGo er nå tilgjengelig for mer enn to mill. brukere. En stor andel av den utenlandske trafikken til de nordiske landene kommer fra eller via Tyskland, og det er derfor et ønske om å innlemme Tyskland i den felles betalingstjenesten.
- Norge er nå i ferd med å innføre *EFC-direktivet* (2004/52/EC) om interoperabilitet mellom elektroniske betalingssystemer i EØS-området. En utvidelse av EasyGo er i tråd med intensjonen bak EFC-direktivet, og ordningen tilpasses nå for å møte kravene i direktivet
- *Nasjonal AutoPASS-tjeneste*. Målsettingen ved innføringen av AutoPASS har vært å tilby trafikantene en enkel og kundevennlig måte å betale bompenger på, samt å gi bompengeselskapene et effektivt system for å håndtere drif-

ten av bompenganeanleggene. For samfunnet bidrar AutoPASS-systemet til at innkreving av bompenger til nye vegprosjekt kan gjøres på en måte som ikke skaper store ulemper for miljøet, trafikksikkerheten og framkommeligheten. Et alternativ for mer effektiv organisering av AutoPASS, er å opprette et statlig foretak med ansvar for kundebehandling og kundeservice. Selskapet vil være utsteder av alle AutoPASS-brikker og -avtaler. Dette har for øvrig flere grenseflater til arbeidet med regionale bompengeselskaper.

6.4.2 Mulige alternative kilder til finansiering av jernbaneutbygging

Fram til nå har ikke jernbanepassasjerer og kjøpere av godstransport på jernbane hatt den samme betalingsvilje for bruk av transportinfrastrukturen som privatbilister. Dette har sammenheng med at både person- og godstrafikk med jernbanen er utsatt for sterk konkurranse, særlig fra vegtrafikken. Persontrafikken med fjerntogene konkurrerer i stor grad også med flytrafikken. Hittil har det kun vært enkelte selskap som har vist betydelig betalingsvilje for investeringer i jernbaneinfrastruktur. Det har vært liten vilje fra andre aktører til vesentlige bidrag til investeringer i jernbaneinfrastrukturen. Dette gjelder bl.a. togselskaper, lokale myndigheter, og statlige og private virksomheter.

Regjeringen vil klargjøre om det foreligger muligheter for at også andre enn staten kan bidra med finansiering av infrastrukturinvesteringer på jernbane. Slike kilder kan for eksempel være grunneierbidrag, tilleggsavgifter til kjørevegsavgiften og direkte påslag på billettakster for konkrete jernbaneprojekt der dette kan være hensiktsmessig. Om det foreligger muligheter for medfinansiering fra andre kilder, vil dette i tilfelle bli vurdert i det enkelte jernbaneprojekt. Utgangspunktet vil være at prisøkninger for togselskapene/-brukerne må motsvares av tilsvarende kvalitetsforbedringer slik at det ikke svekker konkurransevnen til jernbanetrafikken. Det forutsettes at alternative finansieringsbidrag skal gjennomføres innenfor rammene av dagens organisering av Jernbaneverket og finansiering av jernbaneinfrastrukturen.

6.4.3 Kjørevegsavgift på jernbane

Kjørevegsavgift på det norske jernbanenettet ble innført for godstrafikk i 1990. Kjørevegsavgiften skal i prinsippet dekke de økte drifts- og vedlike-

holdskostnadene som følge av bruken av jernbaneinfrastrukturen. For å unngå konkurransevridning i forhold til vegtransport, har det vært førende at kjørevegsavgiften på jernbanen skal dekke den samme andelen av de bruksavhengige kostnadene som konkurrerende vegtransport.

Fordelingsforskriften er fastsatt av Statens jernbanetilsyn og er en del av EUs jernbanepakke 1 (jf. forskrift 5. februar 2003 nr. 135 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av det nasjonale jernbaneliknet). Forskriften gir regler for utforming og fastsettelse av infrastrukturavgiften på jernbanen. I 2012 fikk Jernbaneverket i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å gjennomgå kjørevegsavgiften, jf. Prop. 1 S (2011-2012). Jernbaneverket har gjennomført foreløpige beregninger for malmtransporten på Ofotbanen, som anslår samfunnsøkonomiske marginalkostnader til mellom 8 og 12 øre per brutto tonnkm. Til sammenligning er avgiften i 2013-budsjettet satt til 3,13 øre, som er en økning på 10 pst. fra 2012. Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket om å utvide arbeidet til å omfatte all transport på hele jernbaneliknet. Dette vil bidra til en bedre oversikt over de bruksavhengige kostnadene, og resultatene vil bl.a. kunne benyttes i vurderinger og prioritering av aktivitetsnivået for vedlikeholdet av de ulike jernbanestrekningene. I denne sammenheng ser Jernbaneverket også på mulighetene for en incentivordning mellom infrastrukturforvaltningen og togselskapene.

Både pga. topografien og den tunge malmlasten er slitaskostnadene og driftsutgiftene på Ofotbanen betydelig høyere enn på andre baner. I dag er det i praksis bare LKABs malmtransport som blir belastet med kjørevegsavgift på det norske jernbaneliknet. Det pågår en dialog mellom norske og svenske myndigheter og gruveselskapene om det framtidige behovet for framføringskapasitet på Ofotbanen. Mulige finansieringsløsninger for infrastrukturinvesteringer som kan imøtekomme gruveselskapenes behov, og som samtidig kan innpasses i statens prioriteringer av nye tiltak i plan- og budsjettssammenheng, vil bli nærmere vurdert. Prinsippene for kjørevegsavgiften inngår som et element i denne dialogen.

6.4.4 Finansiering av lufthavnstrukturen

Avinor AS er organisert som et heleid statlig aksjeselskap under Samferdselsdepartementet. Samfunnsoppdraget til Avinor er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for

den sivile luftfarten og en samlet flysikringstjeneste for den sivile og militære luftfarten.

Stortinget og regjeringen avgjør hvilke lufthavner Avinor skal drive, og Avinor har i dag ansvaret for 46 statlige lufthavner. Avinor har i hovedsak vært selvfinansierende gjennom lufthavnavgifter og kommersielle inntekter fra parkering, avgiftsfritt salg mv. De kommersielle inntektene utgjorde i 2011 om lag halvparten av de samlede driftsinntektene til Avinor. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Avinor sikrer en effektiv drift av selskapet og fortsetter å utvikle den kommersielle virksomheten for å holde avgiftene for luftfarten nede.

Av lufthavnene i selskapet går Oslo lufthavn, Gardermoen; Bergen lufthavn, Flesland; Trondheim lufthavn, Værnes, og Stavanger lufthavn, Sola, jevnlig med overskudd. Overføringene mellom lufthavnene utgjorde i 2011 om lag 1,2 mrd. kr. Regjeringen legger opp til at ordningen med samfinansiering mellom bedriftsøkonomisk lønnsomme og ulønnsomme lufthavner vil bli videreført i planperioden.

Finansieringen av lufthavnsinfrastrukturen innenfor Avinor er i utgangspunktet et statlig ansvar. Samferdselsdepartementet har likevel stilt seg positiv til at lokale private aktører og kommuner i enkelte tilfeller kan være med på å finansiere utbyggingsprosjekt innenfor Avinor, og forutsetter at slike prosjekt ikke blir gjennomført på bekostning av investeringer det er viktig for Avinor og samfunnet å få gjennomført.

6.4.5 Sjøtransport – brukerbetaling og avgifter

Sjøtransport har fortsatt høy grad av brukerbetaling for bruk av havner og infrastrukturtenester, selv om nivået er redusert de siste årene.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 ble det varslet reduksjoner i brukerfinansieringen av den maritime infrastrukturen. Avgiftene rettet mot sjøtransporten er redusert med nærmere 125 mill. kr i perioden 2010–2013, gjennom avvikling av kystavgiften og årsavgiften for havnesikkerhet (ISPS-avgiften). Sektoravgifter under Kystverket som er rettet mot sjøtransporten utgjør i 2013 omlag 765 mill. kr.

Den enkelte havn fastsetter priser for de tjenester som tilbys. Videre kan kommunene innkreve anløpsavgift fra fartøy som anløper havn i kommunen. Avgiften skal bare dekke kommunens utgifter til forvaltning etter havne- og farvannslovens bestemmelser, herunder myndighetsutøvelse og kostnader knyttet til kommunens

arbeid/tiltak rettet mot sjøsikkerhet og framkomlighet for sjøtransporten.

6.5 Effektivisering i transportetatene og Avinor

Det er et grunnleggende styringsprinsipp at statlige virksomheter skal sikre at ressursbruken er effektiv. Innenfor de rammebetingelsene transportetatene står overfor i form av regelverk og andre eksterne krav, skal de utvikle virksomhetene på en måte som bidrar til å utnytte tilgjengelige ressurser så effektivt som mulig. Transportetatene arbeider løpende med effektiviseringstiltak, noe det bl.a. gjøres rede for i de årlige budsjettframleggene til Stortinget.

Ressursinnsatsen til transportsektoren har økt betydelig i de to foregående fireårsperiodene. I tillegg til økte bevilgninger, har det vært en økning i nivået på bompenger, og i midler stilt til disposisjon til fylkesvegformål. I planperioden 2014–2023 legges det opp til en ytterligere økning av de økonomiske rammene.

Samferdselsdepartementet legger derfor opp til at det etableres et eget program for effektiviseringsarbeidet i Statens vegvesen og Jernbaneverket i planperioden. Programmet skal omfatte følgende hovedområder:

- Anleggsmarkedet
- Byggherrefunksjonen
- Planlegging
- Trafikant- og kjøretøytjenester (Statens vegvesen) og trafikkstyring (Jernbaneverket)
- Forvaltning av riks- og fylkesveger (Statens vegvesen)
- Administrasjon og interne støtteprosesser

Programmet skal inneholde konkrete tiltak rettet mot alle hovedområdene og omfatte alle kostnader etatene selv kan påvirke. Det legges stor vekt på at ressurser som frigjøres gjennom effektiviseringstiltak, omdisponeres slik at en størst mulig andel av de bevilgede midlene til etatene brukes til å utvikle det nasjonale transportsystemet. I fordelingen av de økonomiske rammene i planperioden er det allerede tatt delvis høyde for en slik omdisponering.

Transportetatene er betydelige bestillere i anleggsmarkedet gjennom bl.a. bygging av veg og jernbane, og gjennom drift og vedlikehold av transportinfrastrukturen. Jernbaneverket har i tillegg en egenproduksjon innenfor drift og lettere vedlikehold. Gjennom utvikling av kontrakter og tilrettelegging for konkurranse om oppdragene,

forutsettes det at etatene tilrettelegger for et vel fungerende leverandørmarked for å få en effektiv bruk av midlene til veg- og jernbaneformål. Dette omhandler forhold som risikofordeling i kontrakter, bruk av tildelingskriterier, standardisering av kontrakter mv. Etatene skal også samarbeide om å intensivere forskning og utvikling av markedsstimulerende tiltak for å øke graden av nyskaping og produktivitet. Departementet vil følge opp Jernbaneverket med egne produktivetsmål som er knyttet til intern produksjon innenfor drift og vedlikehold. Det settes ikke konkrete krav til effektivisering eller innsparinger som følge av produktivetsvekst i entreprenørmarkedet.

Innenfor planlegging og ivaretagelse av byggherrefunksjonen må etatene, der det er formålstjenlig, samarbeide om å identifisere, utvikle og iverksette effektiviseringstiltak som bidrar til intern produktivetsvekst. Det antas at det kan ligge til dels betydelige effektiviseringsgevinster på dette området, ikke minst gjennom andre former for organisering av investeringsprosjekt og vedlikeholdstiltak. Etatene har pekt på at gevinster kan oppnås ved å samle flere mindre prosjekt i større sammenhengende prosjekt. Tilsvarende gjelder samordning av store prosjekt, programområdetiltak og større vedlikeholds- og fornyings tiltak. Dette kan gi gevinster i planlegging, prosjektering og gjennomføring. På jernbaneområdet er det særlig på de mellomstore prosjektene det antas å være potensial for effektivisering. Jernbaneverket vil legge større vekt på bruk av totalentreprisemodeller og tiltak som kan bidra til å øke effektiviteten i prosjekteringsfasen. Jernbaneverket forventer at innføring av en ny og rendyrket byggherrerolle med nye former for samarbeid med leverandørmarkedet gjør det mulig å styre et vesentlig høyere aktivitetsvolum uten at byggherreorganisasjonen må økes vesentlig.

Også i planleggingsprosessen forventes det å ligge et potensial for effektivisering, jf. omtale i kapittel 6.3. Raskere planleggingsprosesser gir først og fremst utslag i tidligere gjennomføring av investeringsprosjekt. Det er videre lagt opp til å effektivisere bompengedelingen gjennom tiltak som færre bompengeselskap og samordning av takst- og rabattsystemer for bompenger. Det vises til omtale i kapittel 6.4. Lavere drifts- og finansieringskostnader skal først og fremst sikre at mer av de innbetalte midlene går til de bompengefinansierte prosjektene.

Etatene skal i planperioden fortsette arbeidet med effektivisering av øvrige deler av egen virksomhet. Noe av virksomheten i etatene vil påvirkes direkte av nivået på de samlede bevilgingene

og dermed omfanget av bygg- og anleggstjenester, mens andre deler av virksomheten i mindre grad påvirkes. Samferdselsdepartementet vil sette konkrete krav til effektivisering i Statens vegvesen og Jernbaneverket i planperioden. Denne effektiviseringen skal muliggjøre en omfordeling av ressurser til infrastrukturtiltak.

Kravet til effektivisering skal ligge på 10–15 pst. i planperioden i forhold til en referansebane for store deler av den interne virksomheten i etatene. Referansebanen skal vise en forventet kostnadsutvikling uten effektiviseringstiltak. I arbeidet med effektiviseringsprogrammet skal referansebanen konkretiseres nærmere. Det er viktig at arbeidet gir et godt grunnlag for oppfølging og gjennomføring av effektiviseringsarbeidet.

Det forutsettes at etatene opprettholder og videreutvikler tilstrekkelig kvalitet i sine leveranser, spesielt når det gjelder planlegging og utøvelse av byggherrefunksjonen.

Statens vegvesen og Jernbaneverket skal i handlingsprogrammene, som utarbeides på grunnlag av stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014–2023 og Stortingets behandling av denne, konkretisere nærmere effektiviseringsprogrammet, med vekt på første fireårsperiode. Det skal utvikles et rapporteringssystem for programmet som vil inngå som en del av den formelle styringen og rapporteringen fra etatene til departementet.

Etatene skal i effektiviseringsprogrammet redegjøre for konkrete tiltak og anslag på forventede gevinster. I programmet skal det identifiseres tiltak som raskt kan gi effektiviseringsgevinster og tiltak som etatene behøver mer tid for å gjennomføre, for eksempel fordi de krever investeringstiltak for å kunne realiseres. For utviklingstiltak som krever investeringer av en viss størrelse, må det påvises at tiltakene gir gevinster i form av lavere bemanningsbehov og/eller at tiltakene gir klare kvalitetsforbedringer. Det skal så langt som mulig settes en tidsplan med tilhørende milepæler for realisering av gevinster.

Noen av tiltakene kan være avhengige av beslutninger som ligger utenfor etatenes kontroll. For slike tiltak skal etatene kort beskrive konsekvensene av at eksterne beslutninger som muliggjør tiltakene, ikke blir gjennomført.

I rapporteringen til Samferdselsdepartementet skal etatene gjøre rede for faktiske innsparinger og effektiviseringsgevinster. Synliggjøring av effektiviseringsgevinster er viktig for å kunne isolere positive effekter av effektiviseringen dersom andre forhold bidrar til å trekke opp kostnadsnivået.

Som et ledd i effektiviseringsarbeidet skal etatene bl.a. utvikle og ta i bruk sammenliknbare måleparametre og etablere systemer for læring og overføring av vellykkede tiltak (beste praksis) der dette er hensiktsmessig. Sammenliknbare måleparametre kan bidra til en bevisstgjøring om forhold som gir ulikheter i ressursbruk og resultater innad i virksomheten, og mellom sammenliknbare virksomheter. I tillegg til erfaringsoverføring internt, antas det at transportetatene kan trekke på gode erfaringer fra andre offentlige etater og transportetatene i naboland.

Det skal tas hensyn til at etatene trenger noe tid til å identifisere tiltak, sikre forankring i egen organisasjon og til å få på plass systemer som bidrar til å oppnå effektiviseringsgevinster. Likevel forventes det at etatene allerede i handlingsprogrammene identifiserer områder som har høyt effektiviseringspotensial og som kan gjennomføres i løpet av perioden 2014–2017. Effektiviseringsarbeidet vil bli redegjort for i de årlige statsbudsjettene.

På grunn av den betydelige økningen i ressursinnsatsen til Statens vegvesen og Jernbaneverket de senere årene er det et er lagt vekt på at effektiviseringsprogrammet skal omfatte disse etatene. Kystverket vil ikke bli omfattet av programmet, men skal på vanlig måte ha fokus på effektivisering i planperioden. Kystverket har gjennomført flere interne organisasjonsendringer med vekt på å effektivisere og klargjøre administrasjon, ledelse og forvaltning. Etaten skal arbeide for ytterligere effektivisering av etatens planleggingsprosesser.

Kystverket har benyttet eksterne konsulenter i forbindelse med gjennomføring av samfunnsøkonomiske analyser for mellomstore prosjekt. Det er utviklet en egen metode som vil bli innført i 2013, og som skal brukes av Kystverkets egne ansatte. Etaten vil på denne måten bygge opp egen kompetanse og redusere bruken av eksterne konsulenter.

Regjeringen har oppnevnt et utvalg som skal utrede lostjenesten i Norge. Utredning skal foreligge våren 2013. Regjeringen er opptatt av at lostjenesten skal være kostnadseffektiv, og det er ventet at losutvalget vil fremme forslag som kan påvirke Kystverkets organisering og samlede ressursbruk.

Virksomheten i Avinor er organisert som et statsaksjeselskap. For å sikre effektiv drift stiller Samferdselsdepartementet avkastningskrav til kapitalen som er investert i selskapet. I tråd med lovgivningen for det felleseuropeiske luftrommet har Samferdselsdepartementet videre vedtatt en

ytelsesstyringsplan for flysikringsvirksomheten i Avinor, som stiller konkrete effektiviseringskrav til denne delen av virksomheten de neste årene. En internasjonal benchmarkingstudie av lufthavnvirksomheten i Avinor indikerer et effektiviseringspotensial også i denne delen av Avinors virksomhet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til oppfølgingen av dette i stortingsmeldingen om virksomheten i Avinor.

6.5.1 Organisering og forvaltning av transportsektoren

Det vises til omtale i Prop. 1 S for 2012, der det bl.a. heter at Samferdselsdepartementet vil vurdere nærmere på hvilke områder samordningen mellom transportsektorene kan bli bedre. Mulighetene for ytterligere å styrke samordningen av overordnet infrastrukturplanlegging (og utbygging) av veg-, jernbane- og annen transportinfrastruktur ble særlig fremhevet.

Samferdselsdepartementet arbeider med å identifisere og systematisere mulige utfordringer ved dagens organisering av transportsektoren. Siktemålet er å kunne vurdere tiltak for å sikre bedre samarbeid og samordning internt i transportsektoren samtidig som styrkene med dagens organisasjonsmodell ivaretas. Blant temaene som blir vurdert er behovet for å styrke sektorovergripende kompetanse knyttet til transportinfrastrukturplanlegging og kjøp av transporttjenester. Det vurderes også tiltak for å styrke analyse- og formidlingskompetansen i departementet og i transportsektoren som helhet.

Samferdselsdepartementet vil på egnet måte orientere Stortinget om resultatene av dette arbeidet.

6.6 Statlig kjøp av persontransporttjenester

Det statlige kjøpet av persontransporttjenester skal bidra til å binde regioner og landsdeler sammen, og sikre et velfungerende kollektivtransporttilbud. Formålet er å:

- Sikre gode kollektivløsninger
- Utnytte de forskjellige transportformene der de har sine fortrinn

Felles for statens kjøp av persontransporttjenester er målet om å sikre et transporttilbud som både er gunstigere samlet sett og som er tilpasset ulike brukergrupper på en bedre måte enn det som kan oppnås gjennom ren kommersiell drift.

Det er i statsbudsjettet for 2013 bevilget om lag 4,9 mrd. kr til statlig kjøp av transporttjenester. Regjeringen vil videreføre arbeidet med å utvikle og effektivisere de statlige kjøpene for å oppnå best mulig utnyttelse av ressursene. Kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme persontransporttjenester inngår ikke i den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan. Kjøpene omfatter:

- Kjøp av persontransporttjenester med jernbane
- Kjøp av regionale flyrutetjenester
- Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes

Kjøp av jernbane- og flyrutetjenester gjelder persontransport. Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes omfatter også krav om godskapasitet nord for Tromsø i tillegg til de persontransporttjenester som staten kjøper for strekningen Bergen – Kirkenes.

For kjøp av persontransporttjenester med tog er formålet å utnytte togets egenskaper (transportkapasitet, framføringshastighet og arealeffektivitet) i samspill med andre transportformer for å dekke befolkningens og næringslivets transportbehov. Den offentlige tjenesteforpliktelsen skal legge grunnlaget for et konkurransedyktig togtilbud for pendlere, bidra til tilgjengelighet til servicesentra både i og utenom rushtidene og bidra til å binde regioner og landet sammen.

For Kystruten Bergen – Kirkenes er formålet å sikre daglige seilinger hele året for lokale og interregionale reisende på strekningen og mellom anløpssteder, samt tilby godstransport nord for Tromsø. Kjøp av flyrutetjenester skal sørge for et landsdekkende rutetilbud som sikrer befolkningen og næringslivet i distriktene rask og effektiv tilgang til regionale sentra med videre forbindelser til andre landsdeler og til utlandet. Samferdselsdepartementets kjøp av persontransporttjenester skal sikre et helhetlig transporttilbud, og at midlene benyttes på en effektiv måte. Tabell 6.2 gir en oversikt over utviklingen i statlig kjøp per reise og samlet transportarbeid de siste årene.

På alle kjøpsområder, bortsett fra Kystruten Bergen – Kirkenes, har det vært en økning i antall reisende fra 2008 til 2011. Kjøp av persontransport med tog har det høyeste antall reiser. Hovedandelen av de reisende på jernbanen er pendlere til og fra arbeid i nærtrafikken rundt Oslo.

Både for Kystruten Bergen – Kirkenes og for NSB har gjennomsnittlig reiselengde vært relativt stabil, og var i 2011 henholdsvis 374 km (Bergen – Kirkenes) og 44 km (NSB).

6.6.1 Statens kjøp av regionale flyrutetjenester

De lokale lufthavnene og det regionale flyrutetilbudet spiller en viktig rolle i å utvikle et konkurransedyktig næringsliv i distriktene og å sikre befolkningen tilgang til servicetilbud som ikke finnes i umiddelbar nærhet. Regjeringen ønsker å videreføre ordningen med kjøp av flyruter som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme.

Samferdselsdepartementet kjøper i dag innenlandske flyrutetjenester på 28 lokale og fire regionale lufthavner. Kjøpet av regionale flyrutetjenester sikrer et flytilbud ved alle av Avinors lufthavner.

Som hovedregel er det fri markedstilgang til flyruter i Norge og mellom Norge og EØS-området for flyselskap som er godkjent i et EØS-land. Det er fri prissetting og ingen trafikkplikt for slike ruter. Der markedet alene ikke gir et tilfredsstillende flyrutetilbud kan staten pålegge såkalt *forpliktelse til offentlig tjenesteytelse* på flyruter. Der som ingen flyselskaper vil fly i samsvar med de publiserte forpliktelsene uten tilskudd, kan staten kjøpe slike flyrutetjenester etter anbud. Alle godkjente flyselskap i EØS-området kan levere anbud på de ulike ruteområdene. Departementet inngår kontrakt med det flyselskap som har det laveste krav til godtgjørelse fra staten, for perioder på inntil fem år i de fire nordligste fylkene og inntil fire år i resten av landet. I samsvar med EØS-regelver-

ket blir rutene tatt ut av markedet, og anbudsvinneren blir tildelt enerett til rutedrift.

Statens kostnader knyttet til kjøp av flyruter har de siste årene økt mer enn prisutviklingen ellers. Fra 474 mill. kr i 2007 økte tilskuddsbehovet til nærmere 700 mill. kr i 2011. Kostnadsøkningen kan bl.a. tilskrives økt statlig kjøp grunnet passasjervekst. Konkurransetfordringer knyttet til bl.a. kravene til transportstandard, lufthavner med korte rullebaner og utfordrende operative forhold, spiller også inn. Det samme gjør krav knyttet til flysikkerhet og tilgjengeligheten av egnet flymateriell.

I forbindelse med anbudskonkurransen på regionale ruteflyginger i Norge fra 1. april 2012 ble det oppnådd en reduksjon i det samlede tilskuddsbeløpet. Regjeringen er opptatt av å legge til rette for effektiv konkurranse på flyrutene som er omfattet av ordningen med statlig kjøp, og vil arbeide videre med dette med sikte på framtidige anbudsrunder.

6.6.2 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes

Kystruten Bergen – Kirkenes spiller en viktig rolle både som transportør av personer og gods og som et reiselivsprodukt. Denne transporttjenesten ble konkurranseutsatt gjennom en anbudskonkurranse i 2010, jf. St.prp. nr. 24/Innst. S. 92 (2008–2009). Gjeldende avtale for perioden 2012–2019 ble inngått våren 2011 med Hurtigruten

Tabell 6.2 Totalt antall reiser og statlige kjøp av persontransporttjenester per reise

	2008	2009	2010	2011
<i>Kystruten Bergen-Kirkenes*</i>				
Antall reiser (mill.)	0,344	0,301	0,324	0,315
Statlig kjøp per reise (nominelle kr)	716	835	1027	924
<i>NSB**</i>				
Antall reiser (mill.)	49,34	48,51	48,77	49,59
Statlig kjøp per reise (nominelle kr)	31	32	33	42
<i>Statlig kjøp av flyrutetjenester***</i>				
Antall reiser (mill.)	1,15	1,10	1,12	1,14
Statlig kjøp per reise (nominelle kr)	443	537	588	607

* For kystruten Bergen-Kirkenes kommer i tillegg verdien av utbetalingene etter tilleggsavtalen. Totalt er det utbetalt 218,5 mill. kr til Hurtigruten AS etter tilleggsavtalen inngått i 2008 og med varighet til og med 2011

** På jernbaneområdet kommer i tillegg kjøp på Bratsbergbanen, Gjøvikbanen, Ofotbanen og på strekningen Oslo-Karlstad-Stockholm. Dette beløp seg i 2011 til om lag 98 mill. kr.

*** Tallene for statlige kjøp av flytjenester er basert på en kombinasjon av kjøpsbeløpet (som følger budsjettåret) og reisende i avtaleåret (som er april-mars). Tallene gir likevel et bilde av utviklingen over tid. Tallene for 2011 kan ikke sammenliknes med tidligere år, siden reiser mellom Tromsø og flere steder i Finnmark ikke inngår.

ASA, som var det eneste selskapet som la inn bud på denne tjenesten. Avtalen erstatter forrige avtale, som opprinnelig ble inngått for perioden 2005–2012. Staten har rett til å forlenge denne avtalen med inntil ett år. Avtalen sikrer daglige, helårige og gjennomgående seilinger mellom Bergen og Kirkenes med anløp av 32 mellomliggende havner. På strekningen Bergen og Kirkenes med mellomsteder skal det tilbys ordinær passasjerbefordring for distansepassasjerer. På strekningen Tromsø – Kirkenes skal det i tillegg tilbys transport av gods. I henhold til avtalen skal staten kjøpe transporttjenester mellom Bergen og Kirkenes for totalt 5 120 mill. kr (2011-kr) i hele kontraktperioden, ca. 640 mill. kr (2011-kr) i gjennomsnitt per år. Det er avtalt en større godtgjørelse i begynnelsen av avtaleperioden med gradvis nedtrapping over resten av avtaleperioden.

Arbeidet med å avklare statens rolle på strekningen Bergen – Kirkenes etter gjeldende avtaleperiode, vil bli igangsatt i god tid før utløpet av gjeldende avtale.

6.6.3 Kjøp av persontransporttjenester med tog

På vegne av staten kjøper Samferdselsdepartementet bedriftsøkonomisk ulønnsomme persontransporttjenester med tog på størstedelen av jernbanenettet. Det statlige kjøpet av persontransporttjenester med tog består i dag av seks trafikkavtaler med ulike selskap. I statsbudsjettet for 2013 er det satt av om lag 2,9 mrd. kr til kjøp av persontransport med tog.

Togtilbudet økes betraktelig i begynnelsen av planperioden

Gjeldende trafikkavtale mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS for perioden 2012–2017, har en samlet verdi på om lag 15,4 mrd. 2012 kr. Kontrakten er utformet som en nettokontrakt som gir NSB sterke incentiver til å tilby et attraktivt togtilbud som både sikrer at selskapet beholder eksisterende kunder og tiltrekker seg nye. NSB AS har også det operative ansvaret med klare krav til effektiv drift og kvalitet. Trafikkavtalen bygger på en ny rutemodell på Østlandet med innfasing fra desember 2012 og planlagt full iverksetting fra desember 2014. Omleggingen vil gi økt frekvens, faste ruter og flere seter både i de kritiske rushtimene og over døgnet ellers. Sammenliknet med tilbudet i 2012 vil antall tilbudte seter i morgenrush inn til Oslo øke med om lag 28 pst.

Den nye rutemodellen utnytter dagens kapasitet i linjenettet, materiellparken, verksteder og andre viktige produksjonsfaktorer. Innfasingen av nye togsett muliggjør en standardisering av togmateriell per linjestrekning, samtidig som transportkapasiteten øker. Det gjennomføres også en rekke mindre og mellomstore infrastrukturtiltak, som økte plattformlengder på stasjoner og vende- og hensettingsanlegg, som er nødvendige for at innføringen skal være mulig og skje etter tidsplanen.

Trafikkavtalen med NSB Gjøvikbanen AS, som ble inngått etter en konkurranseutsetting av persontransporttjenestene med tog på strekningen Oslo S – Gjøvik i 2006, utløper sommeren 2016. Avtalen inneholder en opsjon som gjør det mulig å forlenge avtaleperioden med ytterligere to år. Regjeringen vil komme nærmere tilbake til hvordan persontransport med tog skal organiseres på strekningen i god tid før kontrakten med NSB Gjøvikbanen AS utløper.

Sammenheng mellom kjøp og infrastruktur

Utbyggingen av jernbaneinfrastrukturen vil først og fremst konsentreres til de områder hvor jernbanens relative fortrinn i forhold til andre transportformer er størst. For å oppnå størst mulig effekt av investeringene vil regjeringen sørge for at ny og oppgradert infrastruktur utnyttes best mulig og slik at de reisende får et godt togtilbud til akseptable priser. Dette kan oppnås ved å bygge ut på en måte som muliggjør gradvis økt togproduksjon. I praksis vil det bety at økt kapasitet på infrastrukturen som muliggjør flere avganger følges opp med økt togtilbud. Det økte togtilbudet fastsettes bl.a. gjennom det statlige kjøpet.

For regjeringen er det viktig at infrastruktur og kjøp samlet bidrar til en best mulig måloppnåelse og ressursutnyttelse. Det statlige kjøpet fastsetter et ønsket togtilbud på et framtidig tidspunkt som forutsetter en gitt kapasitet og standard på infrastrukturen. Tidspunktet for endringene av togtilbudet setter krav til når denne kapasiteten må være tilgjengelig. En sterkere vekt på samordning mellom kjøp- og infrastrukturpolitikk kan dermed virke strukturerende for aktørene i en sektor der det er et stort behov for samordning, og der det tar tid å bygge opp kapasitet. Eksempelvis må togselskapene ha nok personell og materiell til å levere det nye tilbudet, og alle nødvendige infrastrukturtiltak må være ferdigstilt i tide. Samferdselsdepartementet vil legge sterkere vekt på sammenhengen mellom utviklingen av infrastruktur og nivået på kjøp av person-

transporttjenester med tog i planperioden. Valg av utbyggingsprosjekt og påfølgende mulige tilbudsforbedringer vil ta utgangspunkt i regjeringens mål for transportpolitikken. Dette er det nærmere redegjort for i den langsiktige strategien for jernbanen i kapittel 4.

Behov for nytt togmateriell

Midler til statlig kjøp av persontransporttjenester med tog inngår ikke de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan. Behovet for nye tog er likevel i stor grad knyttet til bl.a. utbygging av infrastrukturkapasitet i planperioden. Behovet for nye tog kan deles inn i: 1) erstatning av utrangerte togsett slik at togtilbudet opprettholdes, 2) økt transportkapasitet gjennom økte tog lengder på eksisterende avganger og 3) nye tog for å øke togtilbudet som følge av infrastrukturtiltak som muliggjør høyere frekvens.

Det er togselskapene, i første rekke NSB, som finansierer investeringene i nye tog. Statsbudsjettet belastes ikke direkte. I stedet inngår togselskapenes finansierings- og kapitalkostnader i vederlaget togselskapene mottar som betaling for å tilby bedriftsøkonomisk ulønnsomme persontransporttjenester med tog. Nye tog fører til økt statligkjøpsbehov. Årsaken til dette er at nye tog gir togselskapene høyere finansierings- og kapitalkostnader pga. den avskrivingsprofilen som er valgt i trafikkavtalene. Togenes lange levetid i forhold til varigheten av trafikkavtalene – inneværende avtale er på seks år – gjør at staten gir en restverdigaranti for de togene som omfattes av det offentlige kjøpet. Ordningen innebærer i praksis at der-

som tog skulle bli overflødige fordi kjøpsavtalene endres, vil staten garantere for 75 pst. av den bokførte verdien til disse togene med fratrukk for eventuelle inntekter fra utleie eller salg. Restverdigarantien sikrer dermed at det investeres i nye tog, og at disse vil være tilgjengelig for videre drift i det norske jernbanenettet uavhengig av avtaleparter, regimeskifter og avtaleperioder.

NSB vil etter planen ha mottatt og satt i trafikk 66 nye tog i løpet av 2015. Disse skal brukes i nær- og regiontrafikk på Østlandet. NSB har utover dette anslått et behov på om lag 130–150 nye tog i planperioden 2014–2023, hvorav om lag halvparten vil komme til erstatning for gamle tog og halvparten vil utvide materiellparken for direkte økning i transportkapasiteten.

Den framtidige utviklingen av togtilbudet er nærmere omtalt i kapittel 4. For å møte behovet for persontransport i byområdene vil det være behov for nytt togmateriell i den størrelsesorden som er skissert.

Det største behovet for nytt materiell er knyttet til lokaltogtrafikken i og rundt Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Videre vil også IC-strekningene og andre banestrekninger ha behov for nye tog. På Vossebanen, i lokaltrafikken i Bergen og på Gjøvikbanen vil det være behov for å erstatte eksisterende tog med nyere tog. Det vil være naturlig å se denne fornyelsen av togmateriell i sammenheng med behovet for nye elektriske tog som følge av moderniseringen av Trønderbanen og Meråkerbanen. Rekkefølgen for anskaffelsene vil avhenge av tilstanden på materiellet og mulig leveringstidspunkt for nye tog.

7 Økonomiske ressurser



Figur 7.1 Vassbotnbrua på E18, Vestfold.

Foto: Rolf Estensen/Veidekke

Regjeringen vil:

- Legge til grunn en samlet ramme på om lag 500 mrd. kr til veg (Statens vegvesen samt tilskudd til fylkesveger), bane (Jernbaneverket) og sjø (Kystverket) over 10 år. I tillegg legges det opp til å prioritere 9,2 mrd. kr til Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene.
- Forsere utbyggingen av transportinfrastrukturen for veg, bane og sjø ved i gjennomsnitt å øke de årlige rammene med 16,4 mrd. kr over 10 år sammenliknet med en videreføring av nivået i saldert budsjett 2013. I tillegg legger regjeringen opp til å øke Belønningsordningen med 2,5 mrd. kr over 10 år.
- Videreføre utbyggingen og opprustingen av transportnettene i hele landet gjennom en balansert geografisk fordeling.
- Sikre en større satsing på fornying, drift og vedlikehold for økt pålitelighet og driftssikkerhet og for å redusere forfallet i hele transportsystemet.
- Sikre Avinor AS rammebetingelser som gjør selskapet i stand til å opprettholde og videreutvikle et framtidsrettet og effektivt lufthavnsnett i hele landet.
- Sette av en ramme til bymiljøavtaler og styrke Belønningsordningen slik at det tilsammen settes av 26,1 mrd. kr for å bidra til at veksten i persontransport i byområdene kan tas av kollektivtrafikk, syklende og gående.
- Styrke rammetilskuddet til fylkene med 10 mrd. kr ekstra som kan benyttes til å ruste opp fylkesvegnettet.
- Sette av en ramme til skredsikring på riks- og fylkesvegnettet på 16,2 mrd. kr.
- Utforme og følge opp tiltak for å styrke maritim transport og nærskipfarten.

7.1 Hovedprioriteringer innenfor de økonomiske rammene

De økonomiske rammene i St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019* var 100 mrd. kr (2009-kr) høyere enn planen for perioden 2006–2015. Regjeringen har i de årlige statsbudsjettene for 2010–2013 fulgt opp og endog overoppfyllt disse rammene, jf. omtale i Prop. 1 S (2012–2013), kapittel 4.

Regjeringen legger i denne meldingen opp til en ytterligere kraftig opptrapping av de økonomiske rammene. Sett bort fra den tekniske virkningen av opphevelsen av vegfritaket i merverdiavgiftsloven, innebærer meldingen at regjeringen legger til grunn en økt ramme til veg, bane og sjø med 150 mrd. kr sammenliknet med saldert budsjett 2013. Dette tilsvarer en økning på om lag 50 pst. Målt mot nivået i Nasjonal transportplan for 2010–2013 er økningen på om lag 180 mrd. kr – eller 66 pst.

Anslaget for annen finansiering (bompenger, tilskudd og forskudd) er om lag 98 mrd. kr i hele planperioden, noe som tilsvarer et årlig gjennomsnittlig nivå som er om lag 300 mill. kr høyere enn i saldert budsjett 2013.

Opphevelsen av vegfritaket i merverdiavgiftsloven er en teknisk og for statsbudsjettet samlet sett budsjettneutryl reform. De økte utgiftene for Statens vegvesen kompenseres gjennom økte bevilgninger, jf. omtale i Prop. 1 S (2012–2013). Sett bort fra de tekniske virkningene av denne reformen er det lagt opp til en økonomisk planramme på om lag 38 mrd. kr mer til veg, bane og sjø i perioden 2014–2017, dvs. i gjennomsnitt 9,5 mrd. kr mer per år. Av dette er 20,4 mrd. kr til-

tenkt veg, 16 mrd. kr jernbane og 1,6 mrd. kr til sjø. Belønningsordningen vil øke med totalt 1 mrd. kr i første fireårsperiode.

Ressursbruken i de enkelte budsjettår vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget innenfor rammene som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi for øvrig.

Luftfartens infrastruktur har i hovedsak vært selvfinansierende og inngår dermed ikke i de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan. Avinor ruller årlig en langsiktig investeringsplan. Den gjeldende investeringsplanen viser et samlet investeringsnivå i planperioden på 37 mrd. kr. Etter en periode med større investeringer knyttet til flysikkerhet, legger Avinor i kommende planperiode vekt på kapasitetsutviding, slik at den forventede trafikkveksten kan håndteres på en effektiv måte. Avinor står derfor overfor store investeringer de neste årene. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til de finansielle rammebetingelsene for selskapet i den kommende stortingsmeldingen om virksomheten i Avinor.

I motsetning til i tidligere transportplaner, vil Belønningsordningen inngå i Nasjonal transportplan for 2014–2023. Rammen til ordningen økes til et nivå som i gjennomsnitt vil være 250 mill. kr høyere enn i saldert budsjett 2013. Det betyr en økning på 2,5 mrd. kr for hele planperioden. Samlet vil derfor de økonomiske rammene være om lag 167 mrd. kr (inkludert kompensasjon for mva.) høyere enn en videreføring av nivået i 2013, jf. også tabell 7.2.

Økningen i de økonomiske planrammene (inkludert kompensasjon for mva.) i tiårsperioden er fordelt med 102,2 mrd. kr til vegformål, 55 mrd. kr til jernbane, 6,9 mrd. kr til Kystverket og 2,5

Tabell 7.1 Rammefordeling statlige midler. Eksklusiv kompensasjon for mva-reformen til vegformål. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2013-kr.

	NTP 2010–2013 ekskl. komp. mva.	Saldert budsjett 2013 ekskl. komp. mva.	NTP 2014–2023 ekskl. komp. mva.
Vegformål	16 285	17 788	26 591
Jernbaneløp	9 872	11 275	16 781
Kystverket	1 108	1 251	1 940
Sum	27 265	30 314	45 312
Belønningsordningen ¹		673	923
Sum statlige midler	27 265	30 987	46 235
Annen finansiering (anslag)	7 056	9 525	9 800

¹ Belønningsordningen inngår i Kap. 1330, post 60 på Samferdselsdepartementets budsjett. Midler til Belønningsordningen har tidligere ikke inngått i Nasjonal transportplan. I perioden 2010–2013 ble det gjennomsnittlig bevilget om lag 475 mill. kr per år til ordningen.

Tabell 7.2 Rammefordeling statlige midler. Inklusiv kompensasjon for mva-reformen til vegformål. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2013-kr.

	NTP 2010–2013 inkl. komp. mva. ¹	Saldert budsjett 2013 inkl. komp. mva.	NTP 2014–2023 inkl. komp. mva.
Vegformål ²	19 148	20 936	31 155
Jernbaneverket	9 872	11 275	16 781
Kystverket	1 108	1 251	1 940
Sum	30 128	33 462	49 876
Belønningsordningen		673	923
Sum statlige midler	30 128	34 135	50 799
Annen finansiering (anslag)	7 056	9 525	9 800

¹ Beløpet til vegformål er beregnet ved å ta utgangspunkt i gjennomsnittlig årlig ramme til vegformål i Nasjonal transportplan 2010–2013, jf. også Prop. 1 S (2012–2013) s. 48. Mva.-kompensasjonen for bompenger er beregnet ved å ta utgangspunkt i gjennomsnittlig bompengenivå i de fire samme årene. Dette beløpet – 1 122 mill. kr – inngår i beløpet til vegformål.

² Post 35 Bjørvika er holdt utenfor i oversikten, jf. at posten heller ikke inngår i rammene i Nasjonal transportplan 2010–2019.

mrd. kr til Belønningsordningen. Annen finansiering (i hovedsak bompenger) er anslått å øke med om lag 2,8 mrd. kr. Fordelingen mellom første fireårsperiode og siste seksårsperiode framkommer i de etterfølgende tabeller for de enkelte sektorer.

Regjeringen ønsker å sikre en robust og pålitelig infrastruktur med god framkommelighet, reduserte klimagassutslipp, høy sikkerhet og god tilgjengelighet. Det legges opp til en balansert regional fordeling, slik at landet bindes effektivt sammen, og det skapes et godt grunnlag for vekst og verdiskaping i alle deler av landet.

Regjeringen vil prioritere drift og vedlikehold høyere enn tidligere. En høy standard på drift og vedlikehold er også viktig for å ivareta målene for miljø, trafikksikkerhet og universell utforming. Det vil bli lagt vekt på å fornye infrastrukturen og redusere forfallet. For veg og jernbane samlet vil de gjennomsnittlige årlige økonomiske rammene til drift og vedlikehold (post 23) i hele planperioden øke med 29 pst. i forhold til en videreføring av nivået i saldert budsjett 2013. Dette tilsvarer en økt satsing på over 40 mrd. kr i planperioden. Totalt vil de gjennomsnittlige årlige statlige rammene til investeringspostene (postene 30–37) på veg og bane øke med 63 pst. i forhold til en videreføring av nivået i saldert budsjett 2013, noe som tilsvarer en årlig gjennomsnittlig økning på om lag 10,4 mrd. kr. Eksklusiv kompensasjon for mva. er økningen om lag 9,2 mrd. kr, tilsvarende en økning på 66 pst.

På Kystverkets område legges det opp til en samlet økning i de økonomiske rammene på 55 pst. sammenliknet med nivået i saldert budsjett

2013. Dette utgjør et årlig gjennomsnittlig nivå som er 689 mill. kr høyere enn i 2013.

Regjeringen vil sikre oppfølging av de transportpolitiske målene gjennom en sterk satsing på større prosjekt. For veg vil de totale statlige rammene til store investeringsprosjekt innenfor postene 30, 31, 36 og 37 være 104 mrd. kr. Det legges opp til å starte 56 store prosjekt på riksveg med kostnadsanslag over 750 mill. kr, hvorav 39 prosjekt vil bli fullfinansiert i planperioden. På jernbane vil det bli lagt opp til en økonomisk ramme på 71,7 mrd. kr til store prosjekt innenfor postene 30 og 31. Det legges opp til å starte 15 store prosjekt i tiårsperioden, hvorav 9 prosjekt vil bli fullfinansiert. Antallet vil avhenge av utbyggingsstrategien for IC-strekningene.

Regjeringen vil gjennomføre målrettede investeringer innenfor programområdene. På jernbanenettet betyr det at det vil bli gjennomført en rekke sikkerhetstiltak. Bl.a. vil planoverganger bli utbedret og sikret. Strekningskapasiteten vil bli bedre, og flere stasjoner og knutepunkt vil bli oppgradert. På vegnettet prioriteres møtefri veg gjennom bygging av midtrekkverk, men det vil også bli lagt vekt på tiltak som reduserer sannsynligheten for utforkjøring. Andre aktuelle tiltak er breddeutvidelse og kurveutretting, trafikksikkerhetstiltak, utbygging av kollektivfelt, universell utforming av holdeplasser og knutepunkt, tilrettelegging for gående og syklende og statlige bidrag i bymiljøavtaler. Rammene til programområdene (inklusive kompensasjon for mva.) for jernbane og veg økes samlet med 37 pst. i forhold til nivået i saldert budsjett 2013, noe som betyr en årlig gjennomsnittlig økning på om lag 1,8 mrd. kr. Eksklusiv kompen-

sasjon for mva. er økningen om lag 1,4 mrd. kr tilsvarende en økning på 31 pst.

Et konkurransekraftig næringsliv forutsetter effektive godstransporter. For jernbanen økes kapasiteten for gods gjennom tiltak både på linjen og på terminalene. I riksvegnettet prioriteres utbygging og utbedring av de viktigste vegene for å redusere avstandskostnadene. Riksvegtilknytninger til havne- og jernbaneterminaler vil gjøre at mer gods kan transporteres på jernbane og skip.

Persontransporten må styrkes. På Østlandet og rundt de største byene vil det være nødvendig å bygge ut og modernisere jernbanen. Det vil også være nødvendig å bygge ut og modernisere vegnettet i hele landet. De store investeringene som regjeringen legger opp til vil derfor ha stor betydning for å forenkle arbeids- og fritidsreiser, både når det gjelder lokaltrafikk og reiser over større distanser.

For jernbanen vil overgangen til et nytt felles-europeisk signalanlegg, ERTMS/ETCS, kreve ressurser både i form av bevilgninger og fagkompetanse. Dette vil være en viktig del av fornyingsprogrammet.

Regjeringen vil arbeide for et fortsatt høyt sikkerhetsnivå til sjøs. Utviklingen viser at større skip trafikkerer norske farvann, og dette stiller krav til farledene, bl.a. til økt dybde og bedre manøvreringsrom. I tillegg vil regjeringen utforme tiltak som skal stimulere til mer transport av gods på skip.

Regjeringen vil styrke Belønningsordningen i tråd med Klimaforliket. Satsingen videreføres ved at det gjennomsnittlig settes av en ramme på 923 mill. kr årlig i planperioden. Dette er 37 pst. høyere enn nivået i saldert budsjett 2013. Belønningsordningen for kollektivtrafikk skal prioritere dokumenterte resultater. Det vil si en påvist vekst i andelen kollektivtransport på bekostning av personbiltrafikken. Denne ordningen har tidligere ikke inngått i rammen til Nasjonal transportplan.

Regjeringen legger for øvrig opp til høyere terskelverdier for omtale av prosjekt i budsjettproposisjonene. Eksisterende terskelverdi for prosjekt som skal legges fram for Stortinget er 200 mill. kr for vegprosjekt og 50 mill. kr for jernbaneprojekt. For prosjekt som ikke er omtalt med kostnadsrammer overfor Stortinget, legges det fram forslag om romertallsvedtak for å få Stortingets samtykke til å forplikte staten for framtidige budsjettår innenfor en samlet ramme. For prosjekt under terskelverdien har etatene fleksibilitet når det gjelder oppstart og gjennomføring av prosjekt. Eksisterende terskelverdier har ligget fast i mange år. Regjeringen vil øke terskelverdien til 500 mill. kr

for både veg- og jernbaneprojekt. Stortinget kan da i større grad vurdere overordnede mål og prioriteringer. Innenfor budsjettammene vil etatene få større frihet til å igangsette prosjekt slik at disse kan gjennomføres på en rasjonell måte.

7.1.1 Anleggsmarkedet i Norge

Bygge- og anleggsvirksomheten er en stor og viktig næring i Norge og påvirker aktiviteten og sysselsettingen over hele landet. Ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB) var produksjonsverdien i bygge- og anleggsbransjen på om lag 390 mrd. kr i 2012, en økning på 11 pst. fra 2011. Verdiskapingen i næringen utgjorde i 2012 om lag 7 pst. av BNP for fastlands-Norge.

Det var i 2012 om lag 200 000 sysselsatte i bygge- og anleggsnæringen i Norge, en økning på 4,4 pst. fra 2011. I tillegg kommer innleid arbeidskraft fra Norge og utlandet som er ansatt i bemanningsbyråer, og arbeidskraft på korttidsopphold for utenlandske virksomheter med oppdrag i Norge. Omfanget av dette er vanskelig å anslå. Antall arbeidsinnvandrere i bransjen har imidlertid økt kraftig siden utvidelsen av EU i 2004. Avhengig av konjunktorene i resten av Europa, vil dette være arbeidskraft som Norge også framover kan tiltrekke seg ved et høyt aktivitetsnivå. I 2011 passerte antallet foretak i sektoren 50 000, hvorav svært mange er små og mellomstore bedrifter.

Selv om bygg og anlegg i mange statistikker klassifiseres sammen, er det betydelige forskjeller på de to næringene. Den kanskje viktigste er at privat sektor er dominerende oppdragsgiver for bygnnæringen, mens offentlig sektor er dominerende oppdragsgiver for anleggsnæringen. På mange måter fungerer førstnevnte som et konjunkturbarometer for landet, mens oppdragene fra offentlig sektor, og staten spesielt, er vesentlig mer stabile.

Bygnnæringen er større enn anleggsnæringen både i omsetning og antall sysselsatte. I transportsektoren er oppmerksomheten naturlig nok rettet mot utviklingen i anleggsnæringen. Ifølge SSB var omsetningen i anleggsnæringen i 2011 drøye 31 mrd. kr, mens det var om lag 12 500 sysselsatte. Tallene fra SSB avviker vesentlig fra bransjens egne tall, noe som bl.a. skyldes ulike avgrensninger. I offisielle statistikker blir sysselsettingen i store bedrifter som opererer innen både bygg og anlegg framstilt under den delen som er størst, og dette er ofte bygg. I bransjens egne tall er dette forsøkt avgrenset mer illustrerende. Bransjen selv opererer med om lag 35 000

sysselsatte i anleggsnæringen både i 2011 og 2012.

Statens vegvesen, som er byggherre for både statlige veger og fylkesveger (også etter forvaltningsreformen), er den klart største oppdragsgiveren for anleggsvirksomhet i Norge. Ifølge SSB var det i 2011 om lag 7 400 sysselsatte i Norge som arbeidet direkte med bygging av veger og jernbaner, mens omsetningen i dette segmentet var på 21,3 mrd. kr. Det er grunn til å tro at sysselsettingen har endret seg lite fra 2011 til 2012.

Det har vært høy aktivitet i det norske anleggsmarkedet i de siste årene. Økte statlige bevilgninger til veg og jernbane, økt vegaktivitet i fylkene, og et økende nivå på bompengene har bidratt til dette. Ifølge SSBs produksjonsindeks (volum) har aktiviteten i anleggsnæringen økt jevnt fra årtusenskiftet og fram til en topp i 2008. Deretter falt aktiviteten noe i 2009 og 2010 (men langt mindre enn fallet i bygnæringen), før den i 2011 igjen har tatt seg opp til noe under nivået i 2008.

I takt med økt aktivitet har det gradvis blitt færre tilbydere på nye jobber, men det er betydelige geografiske forskjeller. Mens det i 2010 var mellom fire og fem tilbydere per jobb, var det bare drøye tre tilbydere per jobb i 2011. Dette nivået har holdt seg i 2012. Det var særlig på Vestlandet og Østlandet at antall tilbydere falt. Bransjen selv mener at det er god margin til kapasitetsgrensen.

Det har i de siste årene skjedd en konsolidering i bransjen ved at de store aktørene har kjøpt opp mange mellomstore bedrifter. Det er imidlertid mange mindre bedrifter som utfører oppdrag og underentrepriser for større selskap. De mindre bedriftene er viktige for sysselsettingen lokalt.

Høy aktivitet i Norge kombinert med krevende økonomiske tider i store deler av resten av Europa, har medført stor interesse blant internasjonale entreprenører for å søke oppdrag i Norge. Dette gjelder særlig innen vegsektoren. Store aktører fra land som Tyskland og Østerrike har fått oppdrag i Norge, bl.a. ved utbyggingen av E6 langs Mjøsa. Det er grunn til å tro at utenlandske aktører også i framtiden vil delta i konkurranser om oppdrag i Norge. Økt innslag av utenlandske aktører vil kunne regulere kapasiteten i markedet og dempe kostnadsveksten.

De statlige transportetatenes dialog med utenlandske aktører viser at det er stor interesse for det norske og skandinaviske infrastrukturmarkedet, og etatene vil derfor legge til rette for ulike typer entrepriser og kontrakter. Etatenes dialog med bransjen viser videre at både internasjonale og nasjonale aktører kan bygge et større volum

enn i dag. Statistikken viser at bransjen har vokst i takt med økningen i statlige bevilgninger og annen finansiering. Det ser ut til at markedet så langt har tilpasset seg denne økningen i aktivitet uten at det har ført til vesentlig økt prispress.

Nasjonal transportplan for 2014–2023 er det viktigste rammeverket for regjeringens ambisjoner for norsk transportinfrastruktur i det kommende tiåret. Planen vil på en troverdig måte vise omfanget av oppdrag som bransjen kan ventes å konkurrere om.

Økte samferdselsbevilgninger vil føre til økt aktivitet i anleggsnæringen, og legge beslag på ressurser som annen produksjonsaktivitet da ikke kan benytte seg av. Det er derfor viktig å fase inn de økte midlene gradvis i perioden slik at en ikke bidrar til at prosjektene blir dyrere enn nødvendig og til kostbare omstillinger i norsk økonomi. Regjeringen vil gradvis fase inn de økte økonomiske rammene perioden. Innfasingen vil være avhengig både av det økonomiske handlingsrommet i perioden, kapasiteten i anleggsmarkedet og situasjonen i norsk økonomi.

7.2 Hovedprioriteringer veg

Et robust og godt vegnett er viktig og for verdiskaping og næringsutvikling. Vegsystemet sørger for at hele landet har tilgang til transport, og i mange områder av landet finnes det ikke realistiske alternativ til vegtransport. Det er stort behov for opprusting og utbygging av vegnettet. Regjeringen legger derfor opp til en ytterligere økning av de statlige bevilgningene til veg – både i forhold til Nasjonal transportplan 2010–2019 og til saldert budsjett 2013.

7.2.1 Drift og vedlikehold på veg

En tilfredsstillende standard på vegnettet er avhengig av økte rammer til drift og vedlikehold. Regjeringen legger derfor opp til et årlig gjennomsnittlig nivå som er om lag 19 pst. høyere enn nivået i saldert budsjett 2013. Dette tilsvarer en økning i årlig gjennomsnittlig nivå på 1,68 mrd. kr. Midlene på post 23 benyttes til overordnet ledelse og strategisk planlegging, trafikant- og kjøretøytilsyn, drift, vedlikehold og forvaltning av riksveger, statens utgifter til sams vegadministrasjon av riks- og fylkesveger, samt forskning og utvikling.

Et anslag for framtidig behov til drift og vedlikehold vil være beheftet med usikkerhet. Prioritering av drift og vedlikehold har derfor i stor grad vært basert på erfaringer og forenkla modeller.

Tabell 7.3 Økonomiske rammer til vegformål. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2013-kr.

	Saldert budsjett 2013	NTP 2014–2017	NTP 2018–2023	NTP 2014–2023
Post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	8 844	9 394	11 287	10 529
Post 26 Vegtilsyn	16	16	16	16
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekt	411	461	461	461
Post 30 Riksveginvesteringer	9 106	13 275	18 555	16 443
Post 31 Skredsikring	966	908	840	867
Post 36 E16 over Filefjell	174	475	68	231
Post 37 E6 vest for Alta	203	323	48	158
Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	140	215	236	228
Post 62 Tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet	551	641	823	750
Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester	525	472	472	472
Tilskudd til fylkesveger		688	1 208	1 000
Sum	20 936	26 868	34 014	31 155
Annen finansiering (anslag)	9 525	9 550	10 000	9 800

Alle beløp inklusiv kompensasjon for mva.

Det er nå utarbeidet bedre modeller som grunnlag for Nasjonal transportplan 2014–2023. Statens vegvesen har gjennomført en omfattende analyse av behovet når det gjelder drift og vedlikehold av riksvegnettet. Analysen, som er kvalitetssikret av Det Norske Veritas, angir at økt prioritering av drift og vedlikehold er nødvendig for at forfallet ikke skal øke.

I kommende planperiode vil utgiftene til drift og vedlikehold fortsette å øke, bl.a. pga. økt trafikk og større krav fra trafikanter, trafikksekskap, samfunn og næringsliv. I tillegg kommer et økende antall teknisk kompliserte anlegg. Klimaendringene vil gi økte driftskostnader, ikke minst til økt beredskap. Vinterdriften er spesielt krevende og små avvik i kvaliteten kan gi store negative konsekvenser, særlig i områder med stor trafikk.

Regjeringens prioritering av vedlikehold har sammenheng med behovet for å sikre god framkommelighet og et høyt sikkerhetsnivå. De største og viktigste oppgavene vil være knyttet til tunneler, vegdekker, utskifting av vegutstyr, bruer og kaier, drenering og tunnelrensk.

Dersom kravene i vedlikeholdsstandarden skal følges, må innsatsen rettes inn slik at vegene ikke forfaller. Et langsiktig mål om å fjerne eksisterende forfall vil gradvis føre til at vegene vil få et

nivå som er i tråd med kravene i vedlikeholdsstandarden. En slik innsats vil derfor føre til positive virkninger og forbedret oppnåelse av hovedmålene knyttet til trafikkikkerhet, framkommelighet, miljø og universell utforming.

Innsatsen til drift og vedlikehold vil bli trappet opp. Det legges til grunn at veksten i forfallet på vegnettet vil stoppe tidlig i planperioden, og i løpet av planperioden blir forfallet redusert.

7.2.2 Vegtilsyn

Vegtilsynet ble opprettet i 2012 for å arbeide for sikrere veger og bedre trafikkikkerhet. Tilsynet er etablert på Voss og skal føre tilsyn med at Statens vegvesen har tilstrekkelige og effektive styringssystemer som sikrer at krav til riksvegnettet blir fulgt. Regjeringen legger opp til å bevilge om lag 15,5 mill. kr årlig til Vegtilsynet.

7.2.3 Vederlag til OPS-prosjekt

Ved behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999–2000) *Nasjonal transportplan 2002–2011* gikk Stortinget inn for at det skulle gjennomføres tre prøveprosjekt for OPS (Offentlig Privat Samarbeid). Prosjektet Klett – Bårdshaug på E39 i Sør-Trøndelag ble åpnet i 2005, prosjektet Lyngdal – Flekke-

fjord på E39 i Vest-Agder ble åpnet i 2006, og prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand i Aust-Agder og Vest-Agder ble åpnet i 2009. Det er satt av gjennomsnittlig 460 mill. kr i året til kontraktsfestede framtidige vederlag for disse prosjektene. I tillegg er det lagt til grunn om lag 1,1 mrd. kr i bompenger, i all hovedsak i første fireårsperiode.

7.2.4 Investeringer på veg

Regjeringen vil legge opp til en økonomisk ramme på totalt 177 mrd. kr til investeringer i riksvegnettet i tiårsperioden. Det totale investeringsnivået vil være 72,6 mrd. kr – eller nær 70 pst. – høyere enn nivået i saldert budsjett 2013. I tillegg er det lagt til grunn om lag 97 mrd. kr i annen finansiering – i all hovedsak bompenger. Nivået på slik finansiering må baseres på anslag, og vil være usikkert. I tillegg krever bompenger til nye prosjekt lokal tilslutning. Størstedelen av bompengene er forutsatt benyttet til store prosjekt innenfor post 30, men det er også lagt til grunn bompengbidrag som del av bymiljøavtalene, samt til programområdene og planlegging.

7.2.4.1 Store prosjekt

Av rammen til investeringer til riksvegnettet vil 91,8 mrd. kr benyttes til store prosjekt innenfor post 30 Riksveginvesteringer. Dette betyr i gjennomsnitt et nivå som er 3,7 mrd. kr høyere enn en videreføring av nivået i saldert budsjett 2013. I tillegg er det lagt til grunn nærmere 85 mrd. kr i annen finansiering.

Av den statlige rammen vil om lag 18 mrd. kr være bundet opp til videreføring av prosjekt som er startet opp ved inngangen til 2014.

Prosjekt som inngår i Nasjonal transportplan 2010–2019 er prioritert, så langt det foreligger planavklaring og det har vært mulig å tilpasse prosjektene innenfor det økonomiske handlingsrommet. Ved prioriteringene er det lagt størst vekt på å bygge ut E6, E10, E16, E18, E39 og E134. Investeringsprogrammet vil i betydelig grad bidra til at lengre sammenhengende strekninger får god standard. De enkelte prosjekt er nærmere omtalt i kapittel 15.

Tabell 7.4 Økonomiske rammer for investeringer på riksveger. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2013-kr.

	Saldert budsjett 2013	NTP 2014–2017	NTP 2018–2023	NTP 2014–2023
Store prosjekt	5 435	7 725	10 150	9 180
<i>Programområdene:</i>				
- bymiljøavtaler		763	2 311	1 692
- utbedringstiltak	721	580	274	397
- tiltak for gående og syklende	428	580	982	821
- trafiksikkerhetstiltak	869	1 028	1 602	1 372
- miljø- og servicetiltak	140	164	211	192
- kollektivtrafikk og universell utforming	135	122	119	120
Sum programområder	2 293	3 237	5 499	4 594
Fornyning		869	1 159	1 043
Planlegging og grunnverv mm	608	917	1 220	1 099
Ikke rutefordelte midler	770	527	527	527
Sum post 30	9 106	13 275	18 555	16 443
Post 31 Skredsikring riksveg	966	908	840	867
Post 36 E16 over Filefjell	174	475	68	231
Post 37 E6 vest for Alta	203	323	48	158
Sum investeringer på riksveger	10 449	14 981	19 511	17 699
Annen finansiering (anslag)	9 525	9 300	10 000	9 700

Alle beløp inklusiv kompensasjon for mva.

7.2.4.2 *Helhetlige bymiljøavtaler*

For å bidra til å nå målet om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange, legger regjeringen opp til en betydelig satsing for å løse transportutfordringene i de største byområdene. Det er derfor satt av 13,5 mrd. kr eksklusiv kompensasjon for mva. til dette formålet. For beregning av mva. legges beregningsteknisk til grunn de samme forutsetningene som tidligere lå til grunn for programområdene. Dette vil bli vurdert nærmere i neste Nasjonal transportplan når en har mer kunnskap om bruk av midlene. Inkludert kompensasjon for mva. har regjeringen satt av totalt 16,9 mrd. kr i hele planperioden.

Bruken av midlene vil bli avklart gjennom forhandlinger om helhetlige bymiljøavtaler mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. I disse avtalene skal partene ha definert og forpliktet seg til å følge opp felles mål. Sammensettingen av tiltak i de ulike avtalene vil variere mellom byområdene ut fra behov og definerte mål, noe som innebærer at det ikke vil være naturlig å fordele disse midlene på spesifikke programområder på forhånd. Det legges opp til en porteføljestyring av bymiljøavtaler. Det betyr at i den konkrete gjennomføringen av de enkelte bymiljøavtalene vil tiltakene prioriteres etter hvordan de bidrar til å oppfylle målene, og etter finansieringsgrunnlaget. For en nærmere omtale av kriteriene for nye helhetlige bymiljøavtaler, se kapittel 9.

Bruken av disse midlene vil sees i sammenheng med bruk av belønningsmidler. Belønningsordningen er nærmere beskrevet i kapittel 9, og det legges opp til en økning i gjennomsnittlig årlig nivå med 250 mill. kr, til totalt 9,2 mrd. kr i tiårsperioden. I tiårsperioden vil det derfor gjennom Belønningsordningen og statlige forhandlingsbidrag i helhetlige bymiljøavtaler bli lagt opp til en økonomisk ramme på totalt 26,1 mrd. kr, inklusiv kompensasjon for mva.

7.2.4.3 *Utbedringstiltak*

Til målrettede utbedringstiltak på eksisterende riksveger legger regjeringen opp til gjennomsnittlig å sette av årlig om lag 400 mill. kr. Midlene skal brukes til breddeutviding, utbedring av kurvatur, utbedringer i tunneler og andre mindre oppgraderinger. Tiltak på ITS-området (Intelligente transportsystemer) inngår også i denne underposten. ITS er preget av internasjonale, standardiserte løsninger. På vegtransportområdet foregår det en svært rask utvikling, innføring og bruk av ITS blir

stadig viktigere for å nå de transportpolitiske målene. Rammen til utbedringstiltak er noe lavere enn tidligere. Dette har sammenheng med at denne underposten tidligere omfattet tiltak for å ta igjen forfall, noe som nå inngår i underposten fornying.

7.2.4.4 *Tiltak for gående og syklende*

Regjeringen vil styrke satsingen på utbygging av gang- og sykkelveger og vil legge opp til en økonomisk ramme på i gjennomsnitt 820 mill. kr i året i planperioden. Dette er en økning på nærmere 400 mill. kr sammenliknet med en videreføring av nivået i statsbudsjettet for 2013. Satsingen vil bli faset inn slik at Klimaforliket oppfylles. Det vil også bli bygget gang- og sykkelveger som del av store prosjekt, og som del av bymiljøavtalene. I enkelte bymiljøavtaler vil denne type tiltak også kunne bli finansiert med annen type finansiering, som bompenger.

Eksklusiv kompensasjon for mva. utgjør dette om lag 700 mill. kr i året i planperioden, en dobling sammenliknet med en videreføring av nivået i statsbudsjettet for 2013.

7.2.4.5 *Trafikksikkerhetstiltak*

Antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken utgjør fremdeles et alvorlig samfunnsproblem, og medfører store menneskelige lidelser og samfunnsøkonomiske kostnader.

Tradisjonelt har det vært god samfunnsøkonomisk lønnsomhet av trafikksikkerhetstiltak. Norge har i internasjonale sammenhenger en særlig god utvikling på dette området. Selv om antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken er vesentlig redusert de siste årene, er det fortsatt store utfordringer. Regjeringen vil øke innsatsen på dette området ytterligere i planperioden og legger opp til en gjennomsnittlig årlig ramme på 1 370 mill. kr. Dette nivået er nærmere 60 pst. – årlig om lag 500 mill. kr – høyere enn en videreføring av nivået i saldert budsjett 2013. I tillegg kommer tiltak i bymiljøavtalene. Utbygging av midt-rekkverk vil være viktig, i tillegg til forsterket midt-toppmerking, tiltak mot utforkjøring og sikring av gående og syklende.

7.2.4.6 *Miljø- og servicetiltak*

Regjeringen vil sette av en gjennomsnittlig årlig ramme på om lag 190 mill. kr til programområdet miljø- og servicetiltak. Dette er nærmere 40 pst. høyere enn en videreføring av nivået i saldert bud-

sjett 2013. Det vil bli prioritert tiltak for å redusere konflikter mellom vegnettet og det biologiske mangfoldet. Eksempler er bygging av løsninger for viltkryssing. Vannforvaltning, utbedring av kulverter og vandringshindre for fisk og andre vannlevende arter omfattes også av dette programområdet. For å redusere støyen for de mest utsatte, vil det fortsatt bli bygget støyskjermer og gjennomført fasadetiltak. Programområdet omfatter også raste-, døgnhvile- og kjettingplasser.

7.2.4.7 Kollektivtrafikktiltak og universell utforming

Regjeringen legger opp til et årlig gjennomsnittlig nivå på 120 mill. kr til programområdet kollektivtrafikktiltak og universell utforming. Nivået er noe lavere enn nivået i 2013, men i tillegg kommer tiltak i bymiljøavtalene, slik at det totalt sett vil være et høyere nivå enn i 2013. Midlene vil bli benyttet til bygging av kollektivfelt, samt oppgradering av holdeplasser og knutepunkt, som vil være viktig for å bidra til regjeringens visjon om et universelt utformet samfunn innen 2025.

7.2.4.8 Fornying – tiltak for å ta igjen forfall

For å få en oversikt over det samlede behovet knyttet til forfall og tilhørende oppgraderinger har Statens vegvesen, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, kartlagt forfallet. Denne kartleggingen omfatter forfall pga. utilstrekkelig vedlikehold og kostnader for å gjøre tilhørende nødvendige oppgraderinger. Funnene er ikke sammenliknbare med tidligere kartlegginger, fordi kartleggingen er mer detaljert enn tidligere. Videre er metodikken vesentlig endret sammenliknet med tidligere kartlegginger. Kartleggingen viser at behovet for midler til nødvendig fornyelse er mellom 30 og 45 mrd. kr på riksvegnettet.

Riksvegnettet utgjør om lag 10 400 km. Ved inngangen til 2013 var det 498 tunneler med en samlet lengde på 578 km (lengde hovedløp) på dette vegnettet. Disse fordeler seg slik:

- 245 tunneler med lengde under 500 meter. Samlet lengde utgjør 54 km.
- 253 tunneler lengde over 500 meter. Samlet lengde utgjør 524 km.

De fleste høytrafikkerte tunneler finnes på riksvegnettet. Kartleggingen viser at kostnaden for å ta igjen forfallet på riksveggtunnelene kan anslås til mellom 16 og 25,5 mrd. kr. Riksvegnettet har også 5 000 bruer og 78 ferjekaiar og kostnaden for å fjerne forfallet vil trolig være mellom 3 og 6 mrd.

kr for disse konstruksjonene. I tillegg kommer ubedring av forfall knyttet til vegfundament, vegdekker, drenering og vegutstyr som er beregnet å koste mellom 8 og 13 mrd. kr. Etter regjeringens syn er det nødvendig å redusere forfallet gjennom et eget fornyingsprogram for vegnettet. Noen av tiltakene som er rettet inn for å redusere forfallet, bidrar også til oppgradering og standardheving som det er naturlig å betrakte som investeringer. Regjeringen planlegger å bruke gjennomsnittlig 1 040 mill. kr årlig til fornyingstiltak slik at forfallet på riksveger kan reduseres. Sammen med midler på post 23 vil dette innebære at forfallet reduseres i løpet av tiårsperioden.

7.2.4.9 Planlegging og grunnerverv

Med regjeringens økte satsing på investeringer, drift og vedlikehold følger behov for større planproduksjon. Planoppgavene i Statens vegvesen omfatter bl.a. overordnet utredning, utarbeiding av konkrete planer og uttalelser til andres planer. Ressursbruken på dette området har vært sterkt økende de siste årene, bl.a. som følge av økte aktivitet. Det legges derfor opp til et årlig gjennomsnittlig rammenivå på nær 1 100 mill. kr til planlegging og grunnerverv. Dette er over 80 pst. høyere enn en videreføring av nivået i saldert budsjett 2013, noe som betyr et nivå som gjennomsnittlig ligger 490 mill. kr høyere enn i 2013. Statens vegvesen arbeider for øvrig tett sammen med bransjeorganisasjonene og læresteder for å sikre kapasitet og kompetanse på dette området på lang sikt, jf. omtale av planprosessene i kapittel 6.

7.2.4.10 Ikke rutefordelte midler

Ikke rutefordelte midler omfatter bl.a. Nasjonale turistveger, reservebrumateriell, DAB og nødnett, og enkelte etatsutgifter. På dette området legger regjeringen opp til en gjennomsnittlig årlig økonomisk ramme på om lag 530 mill. kr.

7.2.5 Skredsikring på riks- og fylkesveg

Flere steder i landet er veger svært utsatt for skred. Dette skaper utrygghet og uforutsigbar framkommelighet og får store negative følger både for jobb- og skolereiser. Næringslivet påføres ekstra kostnader som følge av stengte eller usikre veger. Sikring av skredutsatte områder er derfor viktig for å opprettholde spredt bosetting og sikre at gods kan transporteres på en effektiv og forutsigbar måte. Innsatsen på skredsikring samlet sett for hele vegnettet har aldri vært høy-

ere enn de siste fire årene og det som er planlagt de neste 10 årene.

Det legges opp til en årlig gjennomsnittlig ramme på om lag 870 mill. kr til skredsikring på riksvegnettet i tiårsperioden. Av den samlede statlige rammen på 8,7 mrd. kr, vil om lag 1,6 mrd. kr være bundet til videreføring av prosjekt som er startet ved inngangen til 2014. I første fireårsperiode er det i tillegg lagt til grunn om lag 250 mill. kr i bompenger.

På samme måte legges det opp til en gjennomsnittlig årlig tilskuddsramme på 750 mill. kr til skredsikring på fylkesvegnettet (post 62).

Eksklusiv kompensasjon for mva. er også beløpet som legges til grunn til skredsikring på riksvegnettet 750 mill. kr, og totalt for hele perioden er økningen for riks- og fylkesvegnettet fra statsbudsjettet i 2013 på 1,3 mrd. kr.

7.2.6 E16 over Filefjell og E6 vest for Alta

For å sikre rasjonell framdrift og forutsigbar finansiering, ble to vegprosjekt i Nasjonal transportplan 2010–2019 skilt ut på egne poster: E16 over Filefjell (post 36) og E6 vest for Alta (post 37). Regjeringen følger opp disse prosjektene ved å sette av henholdsvis 2,31 mrd. kr og 1,58 mrd. kr. Begge strekningene vil være ferdig utbygd tidlig i perioden 2018–2023.

7.2.7 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Som følge av at det nå legges inn en betydelig økning i tilskuddet til fylkesveger, jf. omtale i kapittel 7.2.9, vil rentekompensasjonsordningen avvikles. Staten vil oppfylle forpliktelsene knyttet til de investeringsrammene som er lagt til grunn i perioden 2010–2013, i alt 8 mrd. kr, men det vil ikke bli lagt inn kompensasjon for nye investeringsrammer etter 2013. Avvikling av ordningen vil gi administrative innsparinger. Det legges opp til en økonomisk ramme på om lag 2,28 mrd. kr i planperioden for å dekke allerede inngåtte forpliktelser under rentekompensasjonsordningen.

7.2.8 Kjøp av riksvegferjetjenester

Ved inngangen til planperioden 2014–2023 vil det være 16 ferjesamband på riksvegnettet:

Det er forutsatt at sambandet rv 13 Oanes – Lauvvik, sammen med fylkesvegferjesambandet mellom Stavanger og Tau, blir lagt ned når Ryfast åpner for trafikk, etter planen i 2018. E39 Morta-

Riksvegferjesamband i 2014

Rv 19	Moss – Horten
E39	Mortavika – Arsvågen
E39	Sandvikvåg – Halhjem
E39	Oppedal – Lavik
E39	Anda – Lote
E39	Festøy – Solavågen
E39	Vestnes – Molde
E39	Kanestraum – Halså
Rv 13/55	Vangsnes – Hella – Dragsvik
Rv 13	Nesvik – Hjelmeland
Rv 13	Oanes – Lauvvik
Rv 5	Fodnes – Mannheller
E6	Bognes – Skarberget
Rv 827	Drag – Kjøpsvik
Rv 85	Bognes – Lødingen
Rv 80	Bodø – Moskenes – Værøy – Røst

vika – Arsvågen blir lagt ned når Rogfast åpner. Ved utgangen av planperioden vil det være 14 ferjesamband på riksvegnettet.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019* ble det lagt opp til økt rutefrekvens og utvidede åpningstider i riksvegferjesambandene. Dette skulle fases gradvis inn i samband med nye konkurranseutsetninger. Fem av riksvegferjesambandene oppfylder i dag alle kravene til denne standarden. Flere av de største sambandene har, eller vil i løpet av de nærmeste årene ha, en frekvens på 20 minutter. Gjeldende standard om 30 minutters frekvens er angitt i *Nasjonal transportplan 2010–2019*.

Til kjøp av riksvegferjetjenester legges det opp til en ramme på 4,7 mrd. kr. Tilbudsforbedringer vil kunne framskyndes innenfor gjeldende kontrakter, særlig der kapasitetsgrensen er i ferd med å bli nådd. I de sambandene hvor servicemålet i *Nasjonal transportplan 2010–2019* ikke er nådd, har dette sammenheng med ulike funksjoner og behov. Samferdselsdepartementet legger derfor opp til at hvert enkelt samband blir vurdert individuelt ved ny utlysning av kontraktene. Ved vurdering av forbedret service, vil økt frekvens på de mest trafikkerte strekningene ha høyest prioritet, og næringslivets behov skal vektlegges.

Innføring av AutoPASS som betalingssystem i riksvegferjedriften vil lette trafikkavviklingen på ferjesambandene og gjøre betalingen enklere for både ferjemannskaper og passasjerer. Statens vegvesen har arbeidet med problemstillinger knyttet til organisering, økonomi og teknologi. Det er gjennomført et prøveprosjekt på sambandet Flakk – Rørvik. Her er det avdekket uklarheter knyttet til operatør- og utstederrollen. Vegdirektoratet har på denne bakgrunn satt i gang et prosjekt for å sikre innføring og bruk av betalingssystemet i ferjedriften på en hensiktsmessig måte. Innføring av AutoPASS vil bl.a. kreve et nytt regulativ og vil ha betydning for fordelingen mellom kjøretøygrupper. Samferdselsdepartementet støtter forslaget om bruk av AutoPASS på ferjer og vil følge opp saken for raskest mulig innføring.

I riksvegferjedriften legger regjeringen opp til å videreføre praksisen med teknologinøytralitet. I nye utlysingsrunder av riksvegferjedriften vil det legges opp til å stille utslippskrav framfor krav til en spesifikk framdriftsteknologi. På denne måten gis det rom for utvikling og bruk av ny teknologi.

7.2.9 Styrking av rammetilskuddet til fylkene som kan benyttes til å ruste opp fylkesvegnettet

Det offentlige norske vegnettet består av om lag 10 400 km riksveg, 44 300 km fylkesveg og 38 950 km kommunal veg. Fylkesvegnettet har varierende tilstand, standard og trafikkmengder, og det er utfordringer knyttet til framkommelighet og trafikksikkerhet.

Det har over tid oppstått et betydelig forfall på fylkesvegnettet. For å få en oversikt over det samlede behovet knyttet til forfall og tilhørende oppgraderinger, har Statens vegvesen, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, kartlagt forfallet. Denne kartleggingen er basert på ny metodikk og omfatter forfall pga. utilstrekkelig vedlikehold og kostnader for å gjøre tilhørende nødvendige oppgraderinger.

Kartleggingen – som ikke kan sammenliknes med tidligere undersøkelser – viser at det samlede behovet for å ta igjen forfallet på fylkesvegnettet ligger mellom 45 og 75 mrd. kr. Etterslepet varierer betydelig mellom fylkene. Av det totale behovet knytter om lag 35 pst. seg til vegoverbyggingen (vegfundament og vegdekker), 24 pst. til tunneler, 17 pst. til bruer og ferjekaier, 13 pst. til vegutstyr og miljøtiltak, og 11 pst. til dreng- og avløpsanlegg.

Fylkeskommunene overtok i 2010 ansvaret for de fleste riksveger som ikke var stamveger, med den standard de hadde på overføringstidspunktet. Regjeringen viser til at forvaltningsreformen hadde som formål å sette fylkeskommunene i stand til å prioritere det regionale vegnettet. Rammetilskuddet til fylkeskommunene ble derfor økt med 1 mrd. kr utover rammeoverføringen fra Samferdselsdepartementets budsjett. I tillegg ble det i Nasjonal transportplan 2010–2019 opprettet en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene. Det ble lagt til grunn en årlig låneramme på 2 mrd. kr, og med kompensasjon til fylkene for den tilhørende rentebelastningen.

Det er likevel regjeringens vurdering at fylkeskommunene ikke vil være i stand til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet, uten ekstraordinær statlig finansiering. På bakgrunn av dette vil regjeringen styrke rammetilskuddet slik at fylkene kan fornye og ruste opp fylkesvegnettet. Rammen settes til 10 mrd. kr i perioden, og vil være del av det fylkeskommunale rammetilskuddet på Kommunal- og regionaldepartementets budsjett, fordelt over Tabell C. Midlene fordeles med 2,75 mrd. kr i første fireårsperiode og 7,25 mrd. kr i siste seksårsperiode.

7.3 Hovedprioriteringer jernbane

Jernbanen er spesielt viktig for persontransport i byområder og for godstransporten på lengre strekninger. Det er også en sikker og miljøvennlig transportform. Et godt jernbanesystem gir en

Tabell 7.5 Økonomiske rammer til jernbaneformål. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2013-kr.

	Saldert budsjett 2013	NTP 2014–2017	NTP 2018–2023	NTP 2014–2023
Post 23 Drift og vedlikehold	5 187	6 284	8 406	7 557
Post 30 Investeringer	5 261	5 965	8 337	7 388
Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	827	3 039	1 034	1 836
Sum	11 275	15 288	17 777	16 781

Tabell 7.6 Økonomiske rammer til jernbaneformål. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2013-kr.

	Saldert budsjett 2013	NTP 2014–2017	NTP 2018–2023	NTP 2014–2023
Post 23 Drift og vedlikehold	5 187	6 284	8 406	7 557

rask og effektiv persontransport i områder med knappe arealer og stor befolkningsmengde og bidrar til større bo- og arbeidsmarkedsregioner. I tillegg til økt innsats når det gjelder fornying, drift og vedlikehold, vil regjeringen fortsette utbyggingen av jernbanen og særlig vil IC-strekningene bli prioritert. Regjeringen har som mål å bygge ut IC-strekningene med dobbeltspor til Tønsberg, Seut/Fredrikstad og Hamar innen utgangen av 2024. Innen utgangen av 2026 ferdigstilles de parsellene som er nødvendige for bl.a. å kunne realisere halvtimesavganger til og fra Skien og Sarpsborg og for økt godskapasitet på Østfold- og Dovrebanen. Regjeringen legger i utgangspunktet til grunn at videre planlegging av InterCity-strekningene til Halden, Lillehammer og Skien skal ta sikte på ferdigstilling i 2030. Videre utbygging vil bli vurdert opp mot andre tiltak, eksempelvis på lokaltogstrekningene rundt Oslo eller de andre store byområdene.

For å legge til rette for mer gods på jernbanen, legges det opp til en trinnvis utviding av strekningskapasiteten ved å forlenge de korteste kryssingssporene og ved å bygge nye kryssingsspor der det ikke er planer om å bygge dobbeltspor. Valg av utbyggingsrekkefølge vil bli vurdert i lys av markeds- og lønnsomhetsberegninger. I tillegg vil det bli gjennomført oppgraderinger og utvidelser av godsterminalene på jernbanenettet, bl.a. på Alnabru, der det legges opp til en trinnvis utbygging.

7.3.1 Drift og vedlikehold på jernbanen

7.3.1.1 Drift og vedlikehold (inkludert fornying)

Regjeringen legger opp til en samlet ramme til drift og vedlikehold i tiårsperioden på om lag 76 mrd. kr, dvs. et årlig gjennomsnitt på om 7,6 mrd. kr.

I beløpet inngår også fornyingstiltak og ERTMS. Dette beløpet er 45 pst. høyere enn en videreføring av videreføring av nivået i saldert budsjett 2013, noe som betyr en gjennomsnittlig økning i det årlige nivået på 2,4 mrd. kr.

Til driftstiltak vil regjeringen prioritere bl.a. trafikkstyring, vinterdrift, plan- og utredningsoppgaver og IKT. Drift av infrastrukturen omfatter også renhold og snørydding på publikumsområ-

dene, samt snørydding i spor, på terminaler og i skiftespor. I tillegg omfattes også teknisk og administrativ støtte, eiendomsforvaltning, strømforsyning, omforming av elektrisk kraft, med mer. De økte midlene er nødvendig for en god trafikkavvikling og sikrer også bedre service til brukerne av jernbanen.

Regjeringen legger opp til å styrke vedlikeholdet på jernbanenettet for å bedre driftsstabiliteten i trafikkavviklingen på både kort og lang sikt. Vedlikehold av jernbanenettet inndeles i tre hovedkategorier: korrektivt vedlikehold, forebyggende vedlikehold og fornying. Det korrektive vedlikeholdet omfatter beredskap og retting av feil som oppstår i infrastrukturen. Høy beredskap for feilretting er viktig for å få trafikken i gang igjen etter at det har oppstått stans. Det forebyggende vedlikeholdet omfatter bl.a. kontroller, inspeksjoner, visitasjoner, sporjustering og komponentskifter. Prioriteringen av det forebyggende vedlikeholdet er viktig for å ha kontroll med tilstandsutviklingen i infrastrukturen, forebygge at feil oppstår og opprettholde funksjonalitet i de delene av infrastrukturen som ikke blir fornyet. Fornyning (reinvestering) omfatter systematisk utskifting av anlegg som har nådd sin teknisk-økonomiske levetid. Prioriteringen av fornyingen av infrastrukturen er viktig for å ta igjen etterslepet og forbedre driftsstabiliteten på lang sikt. Fornyning av infrastrukturen er også viktig for å gjøre infrastrukturen mer robust mot ekstremvær, skred og flom.

Regjeringen har besluttet at det norske jernbanenettet skal utrustes med det felleseuropeiske signalanlegget ERTMS/ETCS (European Rail Traffic Management System/European Train Control System). Innføring av ERTMS innebærer at det ikke lenger er nødvendig å sette opp lyssignaler og hastighetsmerker langs sporet. ERTMS/ETCS legger til rette for grensekryssende trafikk og innebærer et nytt grensesnitt mellom tog og infrastruktur. Et slikt systemskifte må gjennomføres på en planmessig og forutsigbar måte for både togmateriellet og infrastrukturen. Fornyning og oppgradering av signal- og sikringsanlegg til ERTMS/ETCS inngår i satsingen på drift og vedlikehold, og det settes av om lag 600 mill. kr i gjennomsnitt per år i planperioden 2014–2023 til dette.

Fornyingen vil hovedsaklig bli gjennomført i perioden 2018–2023.

Nye signal- og sikringsanlegg med ERTMS/ETCS vil bidra til høyere sikkerhet, færre forsinkelser og rimeligere vedlikehold på jernbanenettet. Med ERTMS får Jernbaneverket også bedre muligheter til å hente informasjon som kan utnyttes til andre ITS-formål, for eksempel nøyaktig posisjon for togene og forventede ankomsttider.

Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket i oppdrag å utarbeide en signalstrategi som skal vurdere i hvilken rekkefølge og i hvilket tempo ERTMS bør fases inn på det norske jernbanenettet. Grove kostnadsanslag for å oppgradere hele det norske jernbanenettet med ERTMS ligger på 15–20 mrd. kr.

7.3.2 Investeringer i jernbanen

Regjeringen legger opp til en kraftig utbygging og modernisering av jernbanenettet i planperioden.

7.3.2.1 Store prosjekt

I tillegg til å slutføre pågående prosjekt, vil regjeringen øke investeringsnivået for store prosjekt på jernbanenettet. I saldert budsjett 2013 er det på post 30 bevilget om lag 2,7 mrd. kr til store prosjekt. Regjeringen legger opp til å øke dette til et gjennomsnittlig årlig nivå på 5,3 mrd. kr i planperioden, som tilsvarer nær en dobling av det årlige investeringsnivået. Dette er nødvendig bl.a. for å

kunne bygge ut InterCity-strekningene, modernisere Trønderbanen og Meråkerbanen og bygge ut jernbanen i Bergensområdet. I denne posten inngår også tiltak på Alnabru godsterminal. De enkelte prosjekt er for øvrig omtalt i kapittel 15.

7.3.2.2 Kapasitet

Innenfor programområdet kapasitet planlegger regjeringen en årlig gjennomsnittlig økonomisk ramme på over 1 mrd. kr. Det er over 700 mill. kr høyere enn en videreføring av nivået i saldert budsjett 2013. Innenfor dette programområdet vil regjeringen prioritere tiltak som øker jernbanenettets kapasitet for person- og godstog, og øker robustheten når det gjelder punktlighet og regularitet. På Ofofbanen prioriteres det om lag 1,6 mrd. kr til flere investeringstiltak som gir økt kapasitet for godstog. Videre vil tiltak som gjør det mulig å ta i bruk nye og lengre tog bli prioritert, dette gjelder bl.a. utvidet hensettingskapasitet. Programområdet dekker også en rekke tekniske tiltak.

7.3.2.3 Sikkerhet og miljø

Regjeringen setter av et årlig gjennomsnittlig beløp på om lag 360 mill. kr til sikkerhets- og miljøtiltak på jernbanenettet. Dette er om lag 50 pst. høyere enn dagens nivå og betyr en årlig gjennomsnittlig økning på om lag 120 mill. kr sammenliknet med en videreføring av nivået i saldert budsjett 2013. Tiltakene på dette programområdet

Tabell 7.7 Økonomiske rammer til investeringer. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2013-kr.

	Saldert budsjett 2013	NTP 2014–2017	NTP 2018–2023	NTP 2014–2023
Store prosjekt	2 718	4 163	6 115	5 333
<i>Programområdene:</i>				
- kapasitet ¹	346	544	1 420	1 070
- sikkerhet og miljø	239	364	353	357
- stasjoner og knutepunkt	730	490	449	466
- bedre togtilbud i Østlandsområdet	938	329	–	132
- Oslo-prosjektet	290	75	–	30
Sum programområder	2 543	1 802	2 222	2 055
Sum post 30	5 261	5 965	8 337	7 388
Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	827	3 039	1 034	1 836
Sum investeringer på jernbanenettet	6 088	9 004	9 371	9 224

¹ Inkludert tiltak som robusthet i Oslo-området, kryssingsspor og banestrømforsyning, fornyelse av godsterminaler i Bergen og Trondheim, tekniske tiltak og kapasitet for nytt togmaterieil. På programområdet inngår også tiltak på Ofofbanen, hvor det gjennomsnittlig legges opp til å bevilge 160 mill. kr i året i tiårsperioden, totalt 1,6 mrd. kr.

oppretholder og forbedrer sikkerhetsnivået i jernbanenettet. Blant annet vil det bli prioritert å forebygge ulykker ved planoverganger. Regjeringen vil også prioritere tiltak for å forebygge ulykker som har lav sannsynlighet, men alvorlige følger. Eksempler på slike tiltak er brannsikkerhet i tunneler og tiltak som reduserer sannsynligheten for sammenstøt mellom tog. Alle jernbanestrekninger analyseres regelmessig for å avdekke slike risikoforhold.

7.3.2.4 Stasjoner og knutepunkt

Regjeringen vil i gjennomsnitt sette av om lag 470 mill. kr i året til stasjoner og knutepunkt. Dette programområdet omfatter tiltak for å forbedre publikumsrettede fasiliteter på stasjoner og knutepunkt med vekt på sikkerhet, kapasitet, kundeinformasjon, universell utforming, tilgjengelighets tiltak og parkering. Oppgradering av knutepunkt er viktig for å sikre sømløse reiser med enkle overganger mellom ulike transportmidler. Jernbaneverket samarbeider med relevante aktører når det gjelder utvikling av knutepunkt i forbindelse med jernbanestasjoner, se også kapittel 9.

7.3.2.5 Bedre togtilbud i Østlandsområdet

For å kunne videreutvikle togtilbudet i Østlandsområdet og for å kunne innføre nye tog, er det nødvendig med flere infrastrukturtiltak. Dette er sist omtalt i Prop. 1 S (2011–2012).

Regjeringen setter av totalt 1,3 mrd. kr i de første fire årene av planperioden for å slutføre dette arbeidet.

7.3.2.6 Oslo-prosjektet

For å slutføre fornyingen av kritisk infrastruktur på og rundt Oslo S, jf. siste omtaler i bl.a. Prop. 1 S (2010–2011) og Prop. 1 S (2011–2012), vil regjeringen sette av en økonomisk ramme på totalt 300 mill. kr i de første fire årene av planperioden.

7.3.2.7 Nytt dobbeltspor Oslo – Ski

Follobanen, nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski, er det viktigste enkelttiltaket regjeringen iverksetter i planperioden for å forbedre togtilbudet. Hovedarbeidene er planlagt å starte opp ved inngangen til planperioden, men viktig forberedende arbeid pågår allerede. Prosjektet vil i tillegg til 22 kilometer dobbeltspor omfatte en totalombygging av Ski stasjon, og er beregnet å koste totalt om lag

20 mrd. kr, hvorav om lag 18,4 mrd. kr er nødvendig for å kunne ferdigstille prosjektet i løpet av 2020. Det legges opp til en samlet økonomisk ramme på 12,1 mrd. kr i første fireårsperiode.

Prosjektet er i dag ført på egen post på jernbanebudsjettet (post 31), men vil bli vurdert overført til ordningen for Prioritert prosjekt som er nærmere omtalt i kapittel 6.

7.4 Hovedprioriteringer luftfart

Avinor har i dag ansvaret for 46 lufthavner. I tillegg finnes det seks lufthavner utenfor Avinor med rutedrift, hvorav Sandefjord lufthavn, Torp, og Moss lufthavn, Rygge, er de klart største.

7.4.1 Drift og vedlikehold

Luftfartsinfrastrukturen har i dag en god standard, og vedlikeholdsarbeidet innen luftfarten har vært bra. Avinor oppfylder i dag målene som er satt til punktlighet og regularitet. For å sikre en forsvarlig drift i henhold til gjeldende normer og forskrifter, har Avinor planlagt å bruke 600 mill. kr årlig til vedlikehold for å opprettholde den gode standarden på lufthavnettet. Bygningsmassen står for to tredeler av vedlikeholdsbehovet. Avinor vil tidlig i planperioden gjennomføre en kartlegging av status på all infrastruktur, for å få fullstendig oversikt over tilstand, behov og etterslep.

7.4.2 Flysikring, flygeinformasjonstjenesten, kartdata og luftfartsinformasjon

EUs etablering av et felleseuropeisk luftrom (Single European Sky) vil føre til store endringer for flysikringstjenesten i Norge. Hovedformålet med initiativet er å legge til rette for et europeisk luftrom som har økt kapasitet og er mindre oppstykket. Avinors deltakelse vil kreve betydelige ressurser, og investeringsbehovet for Avinor er anslått til 580 mill. kr. Investeringene skal gjøre driften mer effektiv. Det er videre behov for å oppgradere eller bygge 11 tårn knyttet til flygeinformasjonstjenesten (AFIS). Avinor vil vurdere fjernstyrte tårn som et alternativ. EU-forordning 73/2010 om krav til kvalitet for luftfartsdata og luftfartsinformasjon er vurdert som EØS-relevant, men er foreløpig ikke tatt inn i EØS-avtalen og i norsk rett. Gjennomføring av forordningen vil kunne kreve 350 mill. kr i investeringer fram mot 2020.

7.4.3 Investeringer

Avinor deler selskapets investeringer inn i tre hovedkategorier:

Basisinvesteringer: Disse dekker løpende behov for utskifting av anleggsmidler, oppfyllelse av forskrifter, mindre påkostninger, ombygginger og oppgraderinger m.m. Basisinvesteringer vil utgjøre en femdel av Avinors planlagte investeringer.

Nye myndighetspålagte investeringer: Dette er investeringer som følger av nye krav og pålegg fra myndighetene – i hovedsak knyttet til sikkerhetsområder og lysanlegg. Disse investeringene vil utgjøre 7 pst. av Avinors planlagte investeringer.

Strategiske investeringer: Dette er investeringer som skal bidra til å gjennomføre Avinors langsiktige mål. Investeringene er knyttet til store enkeltprosjekt som for eksempel ny terminal ved Oslo lufthavn, Gardermoen.

De største kapasitetsrelaterte investeringene i planperioden er planlagt ved Oslo lufthavn, Gardermoen; Bergen lufthavn, Flesland; Trondheim lufthavn, Værnes, og Stavanger lufthavn, Sola. Investeringene knytter seg i hovedsak til utbygging av økt terminalkapasitet som ny terminal 2 ved Oslo lufthavn, Gardermoen, og ny terminal 3 ved Bergen lufthavn, Flesland.

Det er også planlagt større investeringer ved Kristiansund lufthavn, Kvernberget; Kristiansand lufthavn, Kjevik, og Ålesund lufthavn, Vigra. Ved de øvrige lufthavnene vil det bli gjennomført tiltak som ivaretar dagens infrastruktur.

Med bakgrunn i etatenes og Avinors utredning av lokale initiativ knyttet til lufthavnstrukturen, som ble gjennomført på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, har Avinor planlagt å forlenge rullebanene ved lufthavnene Sandnessjøen lufthavn, Stokka, og Stokmarknes lufthavn, Skagen. Tiltakene er planlagt gjennomført i 2014.

Den store trafikkveksten innen luftfarten kan gjøre det nødvendig for Avinor å framskynde andre planlagte kapasitetsøkende tiltak både ved de fire største lufthavnene og på andre mindre lufthavner. Med tiden kan det også bli behov for en tredje rullebane ved Oslo lufthavn, Gardermoen, en andre rullebane ved Bergen lufthavn, Flesland og en ny rullebane ved Stavanger lufthavn, Sola. Endelig beslutning om disse tiltakene er ikke foretatt av Avinor og vil kreve konsesjon fra Samferdselsdepartementet.

Avinor vil løpende måtte tilpasse investeringsnivået til selskapets finansielle handlingsrom.

7.4.4 Tilskudd til lufthavner utenfor Avinor

Regjeringen vil opprettholde støtten til flygerinformasjonstjenesten (AFIS). For budsjettåret 2013 utgjør dette 18,9 mill. kr.

Det legges opp til å videreføre driftsavtalen for Stord lufthavn, Sørstokken, med Sunnhordland Lufthavn AS utover avtalens utløp i 2014. Regjeringen tar i tillegg sikte på å inngå en driftsavtale med Ørland kommune for å sikre videre sivil drift ved Ørland hovedflystasjon, innenfor en ramme på 3 mill. kr per år.

7.5 Hovedprioriteringer sjø

Systemet av farleder, havner og havneterminaler spiller en viktig rolle i det norske transportsystemet, og nyttes både til innenriks og utenriks godstransport samt passasjerbefordring. Mye av næringslivet og bosettingen langs kysten er avhengig av sjøtransporten, og sjøtransport er en nødvendig forutsetning for å opprettholde mange samfunn langs kysten. Sjøtransporten har sin særlige styrke i transport av store godsmengder over lange avstander og er i tillegg en miljøvennlig transportform.

Kommunene eier og driver de fleste havnene i Norge. I tillegg til de kommunale havnene er det enkelte private, bedriftseide havneterminaler. Innenfor rammene av bl.a. havne- og farvannsloven er det stor frihet for kommunene til å drive sine havner i samsvar med lokale forutsetninger. Virkemidler rettet mot havner har ikke tidligere vært en del av den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan. I tråd med regjeringens forsterkede satsing på sjøtransport, settes det av en økonomisk ramme til tiltak for å styrke nærskipfarten.

Regjeringen vil føre en offensiv sjøtransportpolitikk og legger opp til en økning på 55 pst. i de økonomiske planrammene, jf. tabell 7.8, sammenliknet med nivået i saldert budsjett 2013. Regjeringen vil prioritere tiltak rettet mot havner og utforme virkemidler for å styrke nærskipfarten. Det prioriteres også midler til drift, vedlikehold og fornying av navigasjonsinfrastrukturen.

I tillegg prioriterer regjeringen farledstiltak og tiltak for å styrke den maritime trafikkovervåkingen. Det legges opp til å øke de økonomiske rammene til transportplanlegging og kystforvaltning for å bedre utredningskapasiteten og gjennomføringen i Kystverket.

Tabell 7.8 Økonomisk ramme til Kystverket. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2013-kr.

	Saldert budsjett 2013	NTP 2014–2017	NTP 2018–2023	NTP 2014–2023
Navigasjonsinfrastruktur	421	481	683	603
VTS (sjøtrafikksentraler)	50	54	62	59
Transportplanlegging, administrasjon og kystforvaltning	164	193	221	210
Virkemidler for godsoverføring	25	224	351	300
Fiskerihavner og tilskudd til kommunale fiskerihavneanlegg	328	301	250	270
Farleder	174	332	499	432
Fartøy	89	66	66	66
Sum	1 251	1 651	2 132	1 940

7.5.1 Navigasjonsinfrastruktur

Ved inngangen til 2012 hadde Kystverket om lag 21 700 navigasjonsinnretninger i farledene og øvrig kystfarvann. Oppetiden for fyr, lykter og elektronisk navigasjonsinfrastruktur er god. Det er imidlertid behov for økte investeringer og økt vedlikehold for å kunne opprettholde et høyt sjø-sikkerhetsnivå. Regjeringen setter av gjennomsnittlig 603 mill. kr per år til navigasjonsinfrastruktur, fordelt med 482 mill. kr på investeringer, og 121 mill. kr til drift og vedlikehold. Økningen i nivået fra saldert budsjett 2013 er på 43 pst., en økning i gjennomsnittlig årlig nivå på 182 mill. kr.

Drift og vedlikehold

Regjeringen setter av 121 mill. kr per år til drift og vedlikehold av navigasjonsinfrastruktur. For å sikre en tilfredsstillende standard på farledsnett, vil det være nødvendig å videreføre, og også i noen grad øke, innsatsen til drift og vedlikehold. Her inngår også beredskap for å sikre driften av navigasjonsinfrastrukturen.

En del av navigasjonsinfrastrukturen omfatter system for overvåking av sjøtrafikken for norske maritime myndigheter ved hjelp av AIS (Automatic Identification System), utsendelse av signaler til fartøy i kystfarvannet for korreksjon og kvalitetssikring av GPS (DGPS-data), og rapporteringssystem for anløpsmeldinger til ulike norske myndigheter (SafeSeaNet) fra skip som skal anløpe havner i Norge. Det legges opp til et nivå på 15 mill. kr til drift og vedlikehold av disse systemene innenfor rammen til navigasjonsinfrastruktur. Innenfor samme ramme legges det også opp

til årlig å benytte 19 mill. kr til drift og vedlikehold av BarentsWatch i perioden 2014–2023. Det legges til grunn at driftskostnadene omfatter personalkostnader internt i BarentsWatches driftsorganisasjon, drifts- og forvaltningskostnader knyttet til teknologi, husleie, kommunikasjonskostnader og øvrige driftskostnader.

Investeringer

Investeringsnivået er vesentlig høyere enn i Nasjonal transportplan 2010–2019. Mange tiltak innenfor tradisjonelle drifts- og vedlikeholdsoppgaver inkluderer oppgradering og standardheving og er å betrakte som investeringer. En bevisst vridning av innsatsen mot nyinvesteringer vil ha flere gunstige effekter, som reduserte vedlikeholdskostnader på lang sikt og redusert risiko for driftsavbrudd.

Det er viktig å dekke behov for navigasjonsveiledning i farledene til hurtigbåter for passasjerbefordring, passasjerskip, ro/ro-skip, fiskefartøy, store bulkfartøy, cruiseskip og øvrig trafikk med særlige behov for denne infrastrukturen.

Ved vurderingen av behovet for navigasjonsinfrastruktur er det tatt utgangspunkt i Kystverkets kartlegging av vedlikeholdstilstanden i 2010. I kartleggingen er det anslått et samlet vedlikeholdsbehov på 2,62 mrd. kr. Av dette er 2,18 mrd. kr knyttet til navigasjonsinnretninger, og 440 mill. kr til fyrbygninger med tilhørende anlegg. Kartleggingen fra 2010 vurderer imidlertid ikke forholdet mellom normalt løpende vedlikehold og vedlikeholdsetterslep, og den vurderer kun behov knyttet til dagens infrastruktur. Kystverket har tatt i bruk nye kartbaserte dataverktøy og startet

en gjennomgang av farledene for å vurdere navigasjonsveiledningen sett i forhold til framtidig behov. I tillegg vil Kystverket gjennom løpende bruk av sitt nye forvaltnings-, drifts- og vedlikeholdssystem få en bedre oversikt over den faktiske tilstanden på innretningene. Dette vil gi ny og forbedret kunnskap som grunnlag for å gjøre mer nøyaktige vurderinger av behovet for økonomisk prioritering til investeringer, drift og vedlikehold, og som en særlig kan dra nytte av senere i planperioden.

Innenfor denne rammen er det også satt av investeringsmidler for å opprettholde en satellittbasert kapasitet for overvåking av skipsbevegelser i norske havområder. Dette gjøres på basis av resultatene fra et prosjekt der Forsvarets forskningsinstitutt, Norsk Romsenter og Kystverket i et samarbeid siden 2010 har demonstrert satellittbasert maritim havovervåking ved hjelp av satellittene AISSat-1 og AISSat-2. Videre er det behov for å tilpasse SafeSeaNet-systemet til EU-direktiv 2010/65 om rapporteringsformaliteter for skip. Det er også behov for fornyelse av basestasjoner for skipsovervåking langs norskekysten (AIS), som når sin tekniske levealder i løpet av planperioden. Det legges også opp til å etablere basestasjoner som dekker de deler av farvannet ved Svalbard som er mest trafikkert.

I 2010 fikk Kystverket i oppdrag å forberede etablering av BarentsWatch, et helhetlig informasjonssystem for de norske hav- og kystområdene. BarentsWatch består i dag av et samarbeid mellom om lag 30 etater og forskningsinstitusjoner. Systemet består av en åpen og en lukket del. Åpen del ble lansert i mai 2012. Det legges opp til en trinnvis videreutvikling av BarentsWatch, og første del av planperioden må betraktes som en etableringsfase, særlig for «lukket del». Det settes av gjennomsnittlig 45 mill. kr årlig innenfor rammen til navigasjonsinfrastruktur til investeringer i BarentsWatch for å utvikle tjenester og teknologi.

7.5.1.1 VTS (sjøtrafikksentraler)

Sjøtrafikksentralene i Horten, Brevik, Kvitsøy og Fedje overvåker kystfarvann der skipstrafikk medfører høy ulykkes- og miljørisiko. Sentralen i Vardø er etablert for å overvåke fartøy som seiler langs kysten, særlig fartøy med farlig eller forurensende last, og koordinerer den nasjonale slepebåtberedskapen. Det er iverksatt et moderniseringsprogram for trafikksentralene. Dette omfatter også bemanning.

Regjeringen legger opp til en økonomisk ramme på gjennomsnittlig 59 mill. kr per år til sjø-

trafikksentralene. Økningen fra saldert budsjett 2013 er på 18 pst., noe som tilsvarer en økning i gjennomsnittlig årlig nivå på 9 mill. kr.

Drift og vedlikehold

Regjeringen vil også sette av 28 mill. kr årlig til drift og vedlikehold av Vardø sjøtrafikksentral. Drift og vedlikehold av de øvrige sjøtrafikksentralene finansieres gjennom sikkerhetsavgiften.

Investeringer

Regjeringen setter av gjennomsnittlig 31 mill. kr årlig til investeringer i sjøtrafikksentraler. Kystverket vil innenfor rammen prioritere igangsatt modernisering av teknisk utstyr i tilknytning til sentralene.

7.5.1.2 Transportplanlegging og kystforvaltning

Det er satt av 210 mill. kr årlig til transportplanlegging og kystforvaltning. Rammen innebærer en årlig økning sammenliknet med nivået i saldert budsjett 2013 på 46 mill. kr, tilsvarende 28 pst. Regjeringen ønsker med dette å styrke kapasiteten i Kystverket når det gjelder større utrednings- og utviklingsoppgaver. Videre er det ønskelig fra regjeringens side å styrke sjøtransporten, overføre gods fra veg til sjø, videreutvikle sikkerhetssystemene og gjøre det enklere å gjennomføre farleds- og fiskerihavnprosjekt.

7.5.1.3 Virkemidler for godsoverføring

Regjeringen har satt av 300 mill. kr årlig til tiltak for å overføre gods til sjø. Dette er 275 mill. kr høyere enn nivået i saldert budsjett 2013. Beløpet er tenkt benyttet til utforming og oppfølging av tiltak for å styrke nærskipfarten. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 10.

7.5.1.4 Fiskerihavner og tilskudd til kommunale fiskerihavneanlegg

Regjeringen har satt av 270 mill. kr årlig til fiskerihavner og tilskudd til kommunale fiskerihavneanlegg. Prioritering av tiltak baseres på Kystverkets forslag med bakgrunn i høringsrunder hvor bl.a. fylkeskommunene, kommunene og Fiskeridirektoratet deltar. Utbygging av fiskerihavnene bidrar til å bedre forholdene for fiskerinæringen, inklusiv foredlingsvirksomheten. Tiltakene består hovedsakelig av utdyping av innseiling og områder inne i havnene, samt molobygging og molo-

forsterkning. Behovet for slike tiltak er en konsekvens av at fiskefartøyene stadig blir større, og at klimaendringer kan resultere i mer ekstremvær.

En del fiskerihavneanlegg planlegges, bygges og drives i kommunal regi. Kystverket kan gi tilskudd til slike prosjekt i henhold til retningslinjer gitt av Fiskeri- og kystdepartementet. Tilskudd krever kommunal egenfinansiering av minst 50 pst. av projektkostnadene.

7.5.1.5 *Farleder*

Farledsnettet omfatter om lag 1 075 hoved- og bileder, til sammen 19 300 km. Det er i gjennomsnitt satt av 432 mill. kr årlig til farleder, en økning på 258 mill. kr sammenliknet med nivået i saldert budsjett 2013. Årsaken er bl.a. at stadig større fartøy øker kravene til manøvreringsrom. Dette gjør det nødvendig med utbedring i ledene, særlig i innseilingene til de større havnene. I tillegg har enkelte havner stor trafikkøkning, særlig havner

med petroleumsvirksomhet. Det kan derfor være behov for utbedringer for å opprettholde en sikker og effektiv sjøtransport. Et viktig farledsprosjekt for den kystgående delen av skipsfarten, og for næringslivet på Vestlandskysten, er Stad skipstunnel. Prosjektet vil kunne startes opp i siste seksårsperiode.

7.5.1.6 *Fartøy*

Kystverket har 9 hovedfartøy. Disse fartøyene utfører drifts- og vedlikeholdsoppgaver av navigasjonsinnretninger. I tillegg er de en del av den statlige beredskapen mot akutt forurensning og har også en viss slepekapasitet. Et program for fornyelse av fartøyene er påbegynt. Det første fartøyet ble overtatt i 2012, og det neste fartøyet vil bli overtatt i 2013. Regjeringen legger opp til å bygge ytterligere 4–6 nye fartøy i planperioden og har derfor satt av et totalt beløp på 660 mill. kr i planperioden.

8 Regional utvikling og mobilitet i og mellom distriktene



Figur 8.1 E6 Sennalandet, Finnmark.

Foto: Statens vegvesen

Regjeringen vil bidra til regional utvikling gjennom:

- Kopling av bo- og arbeidsmarkedsregioner gjennom veginvesteringer.
- En kraftig satsing på jernbaneutbygging for å spre veksten rundt de store byene.
- En kraftig opprusting av E39 med ambisjon om en ferjefri forbindelse som binder Vestlandet sammen.
- Å utvikle transportsystemet i Midt-Norge og Nord-Norge.
- Å sikre et godt regionalt flyrutetilbud.
- Å utvikle fiskerihavnene og forbedre maritim infrastruktur.
- Å bistå fylkeskommunene med å videreutvikle den regionale kollektivtransporten for å få et sømløst og universelt utformet tilbud.

8.1 Behovet for en differensiert transportpolitikk

Transportsystemet skal legge til rette for god mobilitet for befolkning og næringsliv, og gi muligheter for verdiskaping i hele landet. Gjennom bedre samordning mellom lokalisering av boliger og arbeidsplasser og utbygging av transportsystemet vil regjeringen utvikle gode og funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner som sikrer likeverdige levekår, og som gir befolkningen reell frihet til å bosette seg der de ønsker. Samordnet areal- og transportplanlegging må legges til grunn for å styrke bo- og arbeidsregionene og gi grunnlag for best mulig transporttilbud i distriktene og regionene. Jf. rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.

Regjeringen vil føre en transportpolitikk som reduserer avstandskostnader, og legger til rette for økonomisk vekst og regional utvikling. Satsingen på investeringer og drift og vedlikehold vil gi bedre framkommelighet og korte ned reisetiden mellom regioner. I lokalsamfunn med lavt folketall og liten bredde i arbeidsmarkedet er det viktig å sikre gode og trygge samband til nærmeste by eller tettsted. Bedre transportløsninger bidrar til å utvikle robuste og attraktive arbeidsmarkeder.

Transportsystemet har forskjellige utfordringer i ulike deler av landet. Hovedutfordringen i spredtbygde områder er å tilby gode og pålitelige transportløsninger, mens det i byområdene er

særlig viktig å løse utfordringer knyttet til avvikling av trafikken. For å knytte landsdelene sammen er det behov for transportforbindelser som er effektive og pålitelige. Samlet betyr dette at transportpolitikken må være differensiert. Bruk av virkemidler må tilpasses de enkelte områdene slik at man oppnår målet om bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader over hele landet. Regjeringens hovedgrep er å prioritere tiltak for å bedre kapasitet og robusthet på vegnettet i distriktene, mens det i byområdene i hovedsak vil bli satset på gode kollektivløsninger og effektiv jernbanetransport.

Boks 8.1 Betydningen av infrastruktur for regionforstørring

Transportøkonomisk institutt (TØI) har på oppdrag for Samferdselsdepartementet analysert konsekvenser av større infrastrukturprosjekt. Forskningsrapporten «Regionforstørring: lokale virkninger av transportinvesteringer» (TØI-rapport 1057/2010) har analysert virkninger av ulike infrastrukturinvesteringer. Formålet har vært å finne ut hvilke virkninger forbedrede vegforbindelser har hatt på pendling og regionenes bo- og arbeidsmarkeder.

Førde og Florø framstår med forbedret rv 5 som ett bo- og arbeidsområde. Utbedringene på rv 5 kortet ned kjøretiden mellom Florø og Førde med 25 minutter. Førde har styrket sin rolle som dominerende regionsenter med en kraftig økning i antall arbeidsplasser. Dette henger sammen med den sentrale beliggenheten langs E39. Infrastrukturinvesteringene har ført til et større og mer robust arbeidsmarked.

Øykommunene i Trekantsambandet i Hordaland er tettere knyttet sammen som følge av infrastrukturbyggingen. Slik har de også fått større tyngde i konkurransen med Haugesund om arbeidsplasser og arbeidstakere. Den tydelige veksten i pendling over dette sambandet forteller om en sterkere kopling av arbeidsmarkedene i denne regionen. Stord er så langt vinneren når man ser på utvikling i service- og handelsnæringen.

Korgfjelltunnelen, på strekningen mellom Mosjøen og Mo i Rana i Nordland, erstattet en smal og svingete fjellovergang. Denne regionen har vært preget av befolkningstilbakegang. TØI fant at det har vært en stor økning i pendling gjennom Korgfjelltunnelen. Likevel utgjør pend-

lerne ikke mer enn noen få pst. av de sysselsatte i tettstedene rundt. Pga. lange avstander har tunnelen så langt ikke endret den regionale balansen for bosetting, arbeidsplasser og handel. Dette eksemplet viser at dersom en veginvestering skal styrke regionale arbeidsmarkeder, kan ikke den daglige pendlingsavstanden være for stor.

Funnene i rapporten tyder på at infrastrukturinvesteringer *kan* gi regionforstørring, men det er ingen direkte sammenheng som garanterer at man oppnår dette. I TØI-rapport 1208/2012, utarbeidet for Kommunal- og regionaldepartementet, slås det fast at det er et potensial for å koble sammen arbeidsmarkeder i flere deler av landet. Dersom man har to sentre i en region som kan utfylle hverandre med hensyn til arbeidskraft, arbeidsplasser, typer næringsliv og service- og butikktilbud, viser studiene at man har gode forutsetninger for å oppnå regionforstørring ved å korte reisetiden mellom stedene gjennom investeringer i infrastruktur.

TØIs analyser viser at potensialet for kopling av arbeidsmarkeder er størst i Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane. Rapporten peker også på potensialet for regionforstørring i Ryfylke, Haugalandet og tilgrensende kommuner i Sunnhordland. Videre trekker TØI fram kyst- og fjordområdene fra Sognefjorden til og med Helgelandskysten, sørlige deler av Ofoten, ytre deler av Lofoten/Vesterålen og kysten mellom Senja og Kvænangen og viser til at veginvesteringer i disse områdene gir klare reisetidsreduksjoner for tilstrekkelig mange arbeidsplasser, slik at regionforstørringseffekter kan oppnås.

8.2 Regional utvikling og transportsystemet

8.2.1 Kopling av arbeidsmarkeder

Et godt utbygd transportsystem er en forutsetning for bosetting og verdiskaping. Forbedringer av transportsystemet kan bidra til å utløse vekst i folketall og økt verdiskaping. Det vises til rapporter fra TØI, presentert i boks 8.1, hvor det er analysert hvilke virkninger ulike infrastrukturinvesteringer kan ha på pendling og regionenes bo- og arbeidsmarkeder.

I Meld. St. 13 (2012–2013) Ta heile Noreg i bruk fra Kommunal- og regionaldepartementet vises det til at kopling av arbeidsmarkeder (regionforstørring) gjennom veginvesteringer er viktig for regional utvikling. Regionforstørring oppnås ved et forbedret transporttilbud, ofte innkorting av vegar og forbedret kollektivtransport, som forkorter avstander og reduserer reisetider. For arbeidstakere åpnes et større område for dagpendling innenfor akseptable reisetider og tilfanget av arbeidsplasser øker. For næringslivet bidrar regionforstørring til å øke tilgangen på arbeidskraft. En kopling og utviding av arbeidsmarkeder øker potensialet for å skape flere kompetansearbeidsplasser i distriktene.

Et forbedret transporttilbud kan også bidra til en flerkjernet byutvikling, med potensial for å

avlaste storbyene og tilrettelegge for attraktive bomiljø og arbeidsplasser i regionene. Det viktigste tiltaket i flerkjernet byutvikling er raskere togforbindelser.

Regjeringen ser både regionforstørring og flerkjernet byutvikling som viktig for å skape en balansert regional utvikling og motvirke tendensene til sentralisering. Den differensierte transportpolitikken regjeringen legger opp til, vil bidra til en slik utvikling.

Samferdselsdepartementet og Kommunal- og regionaldepartementet vil samarbeide om å utvikle metoder og verktøy for å vurdere i hvilken grad en investering bidrar til kopling av arbeidsmarkeder.

8.2.2 Transportpolitiske virkemidler som bidrar til regional utvikling

8.2.2.1 Veg, ferje, båt og bane

I riksvegnettet videreføres utbyggingen og utbedringen av først og fremst E6, E10, E16, E18, E39 og E134. Felles for disse vegene er at de er hovedfartsårer som binder landsdeler sammen.

Den økte innsatsen til drift og vedlikehold vil gi et mer robust transportsystem, med bedre pålitelighet og færre timer med stengte forbindelser. Fjellovergangene skal i større grad være åpne om vinteren, og det skal minst være én åpen rute øst-

Boks 8.2 Lesjamodellen fremmer sykling

«Lesjamodellen» kom i stand etter lokalt initiativ og bygger på nært samarbeid mellom grunneiere, kommunen og Statens vegvesen. Tettsteder og bosetting er lokalisert langs med E136, som er riksvegforbindelse mellom Møre og Romsdal og Dombås. For de fleste av kommunens innbyggere har E136 også funksjon som lokalveg. Med økende trafikk har lokalbefolkningen opplevd trafikken på E136 som den største utfordringen for miljø, trivsel og sikkerhet. Ulykkestallene har ikke i seg selv vært høye, men lokalbefolkningen har delvis unngått å bevege seg langs vegen til fots eller med sykkel. På slutten av 1990-tallet ble det etablert en folkeaksjon for å bedre forholdene. Målsettingen med «Lesjamodellen» har vært å etablere gang- og sykkelveg parallelt med E136 gjennom hele bygda.

«Lesjamodellen» er tuftet på at grunneierne langs E136 avgir gratis grunn til gang- og syk-

kelvegen. Kommunen bidrar med om lag 50 pst. av anleggskostnadene, og staten dekker resten. Kommunen og staten har arbeidet sammen for å oppnå rask planframdrift. Første parsell ble åpnet sommeren 2003, neste parsell i juni 2007. Høsten 2013 åpnes ytterligere en 7 km lang parsell. Totalt vil det være bygget i overkant av 27 km gang- og sykkelveg i Lesja kommune etter åpningen av parsellen høsten 2013. I tillegg er det utbygd en del strekninger på tradisjonell måte som er fullfinansiert av staten. Etter åpningen av parsellen høsten 2013 gjenstår to parseller, totalt om lag 10,6 km. Når de siste parsellene er på plass, vil det være egen trasé for gående- og syklende på strekningen Dombås – Møre og Romsdal grense.

vest og én nord-sør. Videre vil skredsikring ha stor betydning for å bedre framkommeligheten. Regjeringen vil også prioritere tiltak for å øke bredden på de smaleste vegene, slik at i underkant av 400 km riksveg vil få gul midtlinje. Strekninger med mange og alvorlige ulykker vil følges opp særskilt.

Når forholdene er lagt til rette er sykkel et velgnet transportmiddel, også utenfor de store byområdene. I boks 8.2 er det vist til de gode erfaringene fra Lesja kommune, der kommunen og vegmyndigheten har samarbeidet for å etablere gang- og sykkelveg langs E136.

Gode ferjetilbud er viktig for utvikling og vekst i mange lokalsamfunn langs kysten. I Nasjonal transportplan for perioden 2010 – 2019 ble det lagt opp til en økning av frekvens og utvidede åpningstider, og en gradvis innfasing av det nye tilbudet i takt med ny konkurranseutsetting av riksvegferjesambandene. I den grad de økonomiske rammene tillater det, vil tilbudsforbedringene kunne framskyndes innenfor gjeldende kontrakter.

Kystruten Bergen – Kirkenes spiller en viktig rolle både for transport av personer og gods og som et reiselivsprodukt. Staten har inngått en ny avtale med Hurtigruten ASA. Avtalen sikrer daglige, helårslige og gjennomgående seilinger hele året mellom Bergen og Kirkenes med anløp av 32 mellomliggende havner.

Hurtigbåter er et viktig kommunikasjonsmiddel i mange regioner. Fylkeskommunene har ansvaret for rutetilbudet med hurtigbåter, mens selve driften av dem er overlatt til offentlig eide eller private selskaper. Hurtigbåter ferdes ofte utenfor det etablerte farledssystemet. Dette krever egne tiltak for å ivareta sikkerheten. Kystverket har de senere år prioritert å bygge ut navigasjonsinstallasjoner spesielt beregnet for hurtigbåter, såkalt HIB-installasjoner (**h**urtigbåt **i**ndirekte **b**elysning). Denne prioriteringen vil bli fulgt opp også i NTP-perioden 2014–2023.

Tog er et effektivt transportmiddel for reiser i og omkring de største byområdene, og fjerntogstrekningene knytter landsdelene sammen. Tiltakene i denne meldingen vil styrke jernbanens rolle der den har sine fortrinn. For å utnytte fordelene ved jernbanetransport kjøper staten bedriftsøkonomisk ulønnsomme persontransporttjenester med tog.

8.2.2.2 To tiltak som påvirker geografien: IC-utbygging og E39

IC fordeler veksten på Østlandet

IC-strekningene på Østlandet omfatter Vestfoldbanen til Skien, Østfoldbanen til Halden og Dovrebanen til Lillehammer. Disse er de markedsmessig tyngste regiontogstrekningene på det norske jernbanenet. Utviklingen av et effektivt og moderne togtilbud på disse strekningene vil bedre framkommeligheten i regionen ved at flere velger tog framfor bil.

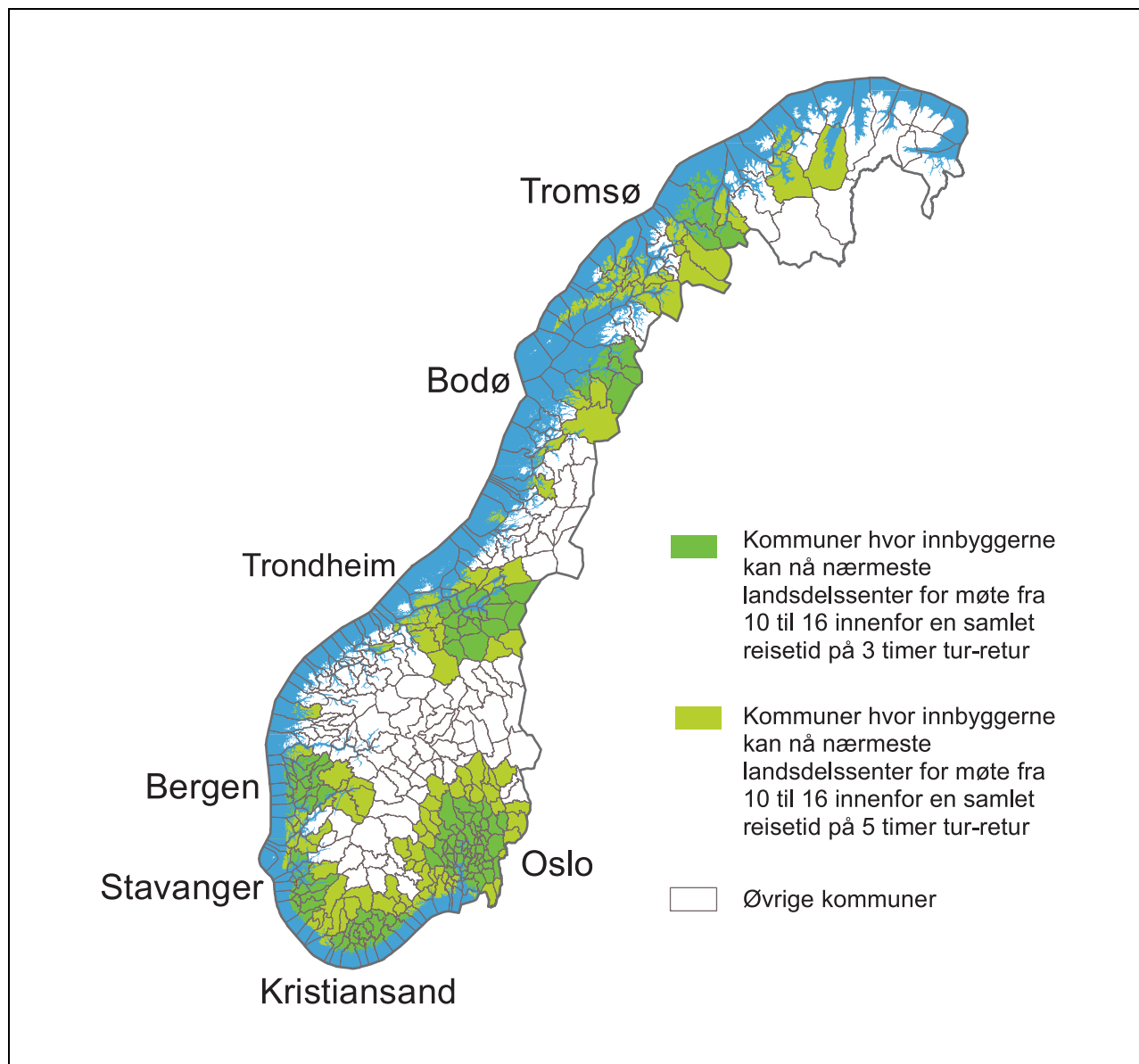
Regjeringen legger opp til investeringer på jernbanen som innebærer at det vil være sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg, Hamar og Seut/Fredrikstad innen utgangen av 2024. Dette vil gi betydelige reisetidsreduksjoner og mulighet til å tilby langt flere avganger enn i dag. Regjeringens strategi for utviklingen av togtilbudet fram mot 2024 innebærer investeringer for om lag 63 mrd. kr.

Et bedre togtilbud i dette området vil gi større fleksibilitet ved valg av bosted og etablering av arbeidsplasser. Høyere frekvens og kortere reisetid vil knytte de enkelte byene tettere sammen. IC-utbyggingen bidrar dermed til å spre veksten fra storbyene til de mindre byene ved at det legges til rette for større samhandling mellom byene. Dette vil gjøre det lettere å håndtere den ventede befolkningsveksten i Osloregionen.

E39 binder Vestlandet sammen

Regjeringen har som ambisjon å binde Vestlandet sammen gjennom en opprustet og ferjefri E39, jf. omtale i kapittel 4. Utbygging av hele E39, fra Kristiansand til Trondheim, kan gjennomføres i løpet av 20 år dersom den gjøres samlet. Med en investering på 150 mrd. kr vil dagens trafikanter langs E39 få redusert reisetiden med rundt sju-åtte timer på hele strekningen. Innsparingene i reisetid lokalt er betydningsfulle, og de regionale virkningene av en E39-utbygging vil være svært gode. Et slikt løft vil være av stor betydning for utvikling av robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Mellom Stavanger og Bergen finner vi den største bo- og arbeidsmarkedsregionen utenom Oslo-området. Tiltak på E39 mellom Ålgård sør for Stavanger og Klauvaneset nord for Bergen er derfor av stor betydning for å knytte disse byområdene tettere sammen, og dermed oppnå en utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregionene langs strekningene. Tiltak her er E39 Rogfast der det skal bygges undersjøisk tunnel under Boknafjor-



Figur 8.2 Reisetid til landsdeler

den, E39 Sveгатjørn – Rådal, E39 Vågsbotn – Hylkje og E39 Nyborg – Klauvaneset.

E39 i Sogn og Fjordane binder sammen en rekke mindre byer og tettsteder. Ferjeavløsnings tiltak og tiltak mellom ferjeleiene vil ha betydning for å redusere reisetiden i fylket og for den gjennomgående E39-trafikken. E39 Drægebø – Grytås, E39 Birkeland – Sande, E39 Bjørset – Skei, E39 Kjøs bru – Grodås er eksempler på tiltak mellom ferjeleiene som har betydning for både trafikksikkerhet og framkommelighet i fylket.

I Møre og Romsdal vil tiltak på E39 Lønset – Hjelset forbedre vegstandarden og forstørre bo- og arbeidsmarkedet regionalt. De største innsparingene i reisetid vil imidlertid komme som følge

av ferjefrie fjordkryssinger. Møre og Romsdal er et område som også TØI trekker fram med potensial for regionforstørrelse, jf. omtalen i boks 8.1. Området har et svært aktivt og eksportrettet næringsliv, som trenger gode transportårer for å kunne opprettholde, vokse og videreutvikle sin aktivitet, og som trenger god tilgang på arbeidskraft.

8.2.2.3 Kollektivtransport i distriktene

Grunnlaget for et godt kollektivtilbud er ulikt i og utenfor byene. Tilbudet i form av frekvens og kapasitet vil være forskjellig, men det er viktig for alle kunder med felles rammer for bl.a. reiseinfor-

masjon, billettkjøp, linjenett og rutedrift. Infrastrukturen må bygges ut for å sikre økt pålitelighet og reisehastighet, vegnettet må gi prioritert framkommelighet for buss slik at tidsforsinkelser ikke oppstår og knutepunkt må tilby rask og bekvem forbindelse mellom transportmidlene.

For kundene er det viktig at kollektivtransporten kan benyttes sammenhengende uten forsinkelser underveis. Hovedprinsippet for regiontrafikken bør være fast frekvens og samordning av stamlinjer og lokale linjer, slik som tog og buss i timetraffikk når det er mulig. Et slikt tilbud er vanligvis enklere å oppnå i større byområder enn på mindre steder. I områder med begrenset markedsgrunnlag må det legges til rette for kollektivtransport i form av bestillingstransport som kjøres etter behov.

Samferdselsdepartementet har gjennom Urbanet Analyse evaluert «Kollektivtransport i distriktene» (KID-ordningen) i 2010, og et oppfølgingsprosjekt i 2012. Målet var å få en vurdering av løsninger, og for å få en bedre organisering og utforming av kollektivtilbudet i distriktene. Urbanet påviser et potensial for bedre koordinering av tjenester med offentlig persontransport regionalt og i distriktene, som vil kunne bidra til effektivisering og styrking av tilbudet til de reisende, jf. UA rapport 32/2012. Om KID-ordningen, se også boks 8.3 med eksempel fra Tolga kommune.

Dagens organisering og utfordringer

Lokal kollektivtransport er et fylkeskommunalt ansvar. Som løyvemyndighet har fylkeskommunen overordnet ansvar også for tilbud med privat kommersiell ekspressbusstrafikk, og kan stille krav til bl.a. kjørestrekning og knutepunktbetjening. Fylkeskommunen kjøper dessuten tilleggstjenester av ekspressbussoperatørene for lokalbetjening av områder og har ansvar for skoletransport. Staten har ansvaret for togtilbudet. I tillegg har staten ansvar for infrastruktur og vedlikehold på riksveg for lokal og regional busstrafikk, dvs. holdeplasser, knutepunkt og kollektivfelt. Videre organiseres og finansieres tjenester med pasienttransport i form av kollektivtransport i regi av de statlige helseforetakene.

Mens kollektivtransporten i større byområder og på lengre avstander har hatt til dels betydelig vekst, har kombinasjonen av befolkningsnedgang og økt privatbilbruk medført nedbygging av den fylkesinterne kollektivtransporten. For perioden 2005–2011, og med unntak av Oslo og Akershus, har det i ifølge SSB vært stillstand eller nedgang i antall passasjerer med buss i 14 av 17 fylkeskom-

muner. Tilsvarende gjelder antall reiser per innbygger, der 13 av 17 fylkeskommuner har nedgang i bruken av buss. Konsekvensen er at kollektivtilbudet mange steder må reduseres. Dette fører i neste omgang til oppsplitting og utvikling av andre tilbud og tjenester innenfor stadig mindre markedssegmenter, noe som igjen gir et enda mer uoversiktlig tilbud til de reisende. I de nasjonale reisevaneundersøkelsene utført av TØI svarte nesten seks av ti i distriktene at kollektivtilbudet var dårlig eller svært dårlig.

Urbanet Analyse har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet vurdert ressursinnsatsen for offentlige betalte transportert i Norge (UA rapport 32/2012). Ser man kostnadene til offentlige betalte transportert i sammenheng, utgjør ordinær kollektivtransport i dag bare vel halvparten av markedet (54 pst.). Den øvrige persontransporten består grovt sett av «lukkede tjenester» for skoletransport (11 pst.), TT-transport (6 pst.) og pasientreiser (29 pst.). Samlet utgjør årlige offentlige kjøp av lokal persontransport om lag 11 mrd. kr. I tillegg kommer statlige kjøp av persontransport med tog og kommunale kjøp med buss i tilknytning til bl.a. kultur, idrett og eldreomsorg. Til sammen utgjør dette et betydelig potensial for utvikling av bedre og mer effektiv kollektivtransport.

Innretting av tiltak

Lokale og sentrale myndigheter har gjennom tilskuddsordningen for kollektivtransporten i distriktene og andre tiltak innhentet gode erfaringer og eksempler på «best practice» for utviklingen av kollektivtransporten.

Bestillingstransporten ivaretar i dag en rekke ulike transportbehov i form av servicelinjer, skoletransport, TT- og pasienttransport mv. Dette har gjort det mulig å utforme et tilbud som møter etterspørselen på en fleksibel måte, men på bekostning av samordning og effektivitet.

Et viktig tiltak er innføring av en mer enhetlig og tilgjengelig vognpark med felles avgiftsregime og standardisert materiell for småbuss i bestillingstransport slik som for kollektivtransporten for øvrig. Samferdselsdepartementet vil vurdere endringer i kjøretøy- og yrkestransportforskriftene for bedre tilpasning mellom transportbehov, vogn drift og kunde. Dette vil gjøre det mulig å fange opp flere tilbud og tjenester innenfor rammene av ordinær kollektivtransport, og derved også avgrense andelen «lukkede tjenester» til kunder med størst behov for tilpasning.

Organisering og finansiering av et koordinert og utvidet kollektivtilbud skal vurderes gjennomført som et samarbeid på tvers av sektorene. Samferdsels-, skole- og helsesektorene vil i fellesskap utrede etablering av en bedre regional modell for persontransporten. I den grad begrensninger må opprettholdes i form av «lukkede tjenester» for bestemte kundegrupper, skal dette begrunnes spesielt. Samferdselsdepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet vil samarbeide om gjennomføringen.

8.2.2.4 Fiskerihavner

Regjeringen vil opprettholde og videreutvikle statlige fiskerihavner for å sikre en god infrastruktur både for fiskerinæringen og for maritim transport

i distriktene. I figur 8.3 og 8.4 er alle prosjektene i fiskerihavnene listet opp. Kostnadsanslagene vil bli oppdatert i forbindelse med Kystverkets arbeid med handlingsprogram for perioden 2014–2023.

Staten eier og forvalter om lag 600 fiskerihavner. De fleste fiskerihavnene er opprinnelig bygget for å ivareta lokalt behov for trygge liggeplasser for fiskebåtene, men også hensynet til motaksanlegg og videre transport av fisk og fiskeprodukter har vært viktige momenter for utbygging av fiskerihavner. Mange havner har vært og er fortsatt en avgjørende faktor for bosetting og regional utvikling.

Staten bidrar med midler til fiskerihavneutbygging langs hele kysten. I tillegg til den statlige utbyggingen av fiskerihavner forvalter Kystverket en tilskuddsordning hvor det er mulig for kommuner å søke om tilskudd til dekning av inntil 50 pst.

Boks 8.3 «Halv på Hel» i Tolga

Tolga kommune i Hedmark med 1 700 innbyggere fikk høsten 2009 et helt nytt kollektivtilbud. Tilbudet kan karakteriseres som «storbyløsning for småsted». Mens kollektivtilbudet tidligere var knyttet til skoleskyss og et stopp på Rørosbanen, har innbyggerne i Tolga i dag fått et fast tilbud med timetraffikk fra morgen til kveld de fleste dager hele året. Kundene kan bestille transport fra og til samtlige holdeplasser i kommunen halv på hver time via Tolga skystasjon som nytt nav i kollektivsystemet. Tidspunktene er koordinert med togenes og bussrutenes ankomster og avganger for god korrespondanse og kortest mulig reisetid.

Halv på Hel transport foregår med buss og drosje. Tilbudet er åpent for alle med behov for kollektivtransport i Tolga og særlig rettet inn mot eldre, bevegelseshemmede og unge. Arbeidsreiser, handel, kultur, helse og idrett kan være noen av mange formål. Bussene har maksimalt 15 plasser. Bestilling gjøres senest en time før reise. For bekreftelse av plass gjelder prinsippet «første mann til mølla». Et kjørekontor organiserer hver av turene slik at reisen blir så rask og rimelig som mulig både for den enkelte og samfunnet.

Ordinære Halv på Hel reiser går raskeste veg fra avreiseholdeplass til Tolga skystasjon. Fra skystasjonen går turen videre til ønsket ankomstholdeplass. Avreisetidspunkt fra skystasjonen er tredivet minutter over hver time. TT-transport og skoleruter inngår helt eller delvis i

tilbudet. For kunder med TT-kort gis tilbud om transport fra dør til dør. I tillegg til persontransport, delfinansieres tilbudet også av pakke-transport på de samme strekningene.

Betaling gjøres med elektronisk reisekort gjeldende for Tolga kommune eller for Hedmark fylkeskommune. I tillegg gjelder TT-kort og kontant betaling. Ordinær voksenbillett inkl. honnør koster 40 kr uansett reisestrekning. Barn reiser for halv pris. Også andre rabatter gjelder.

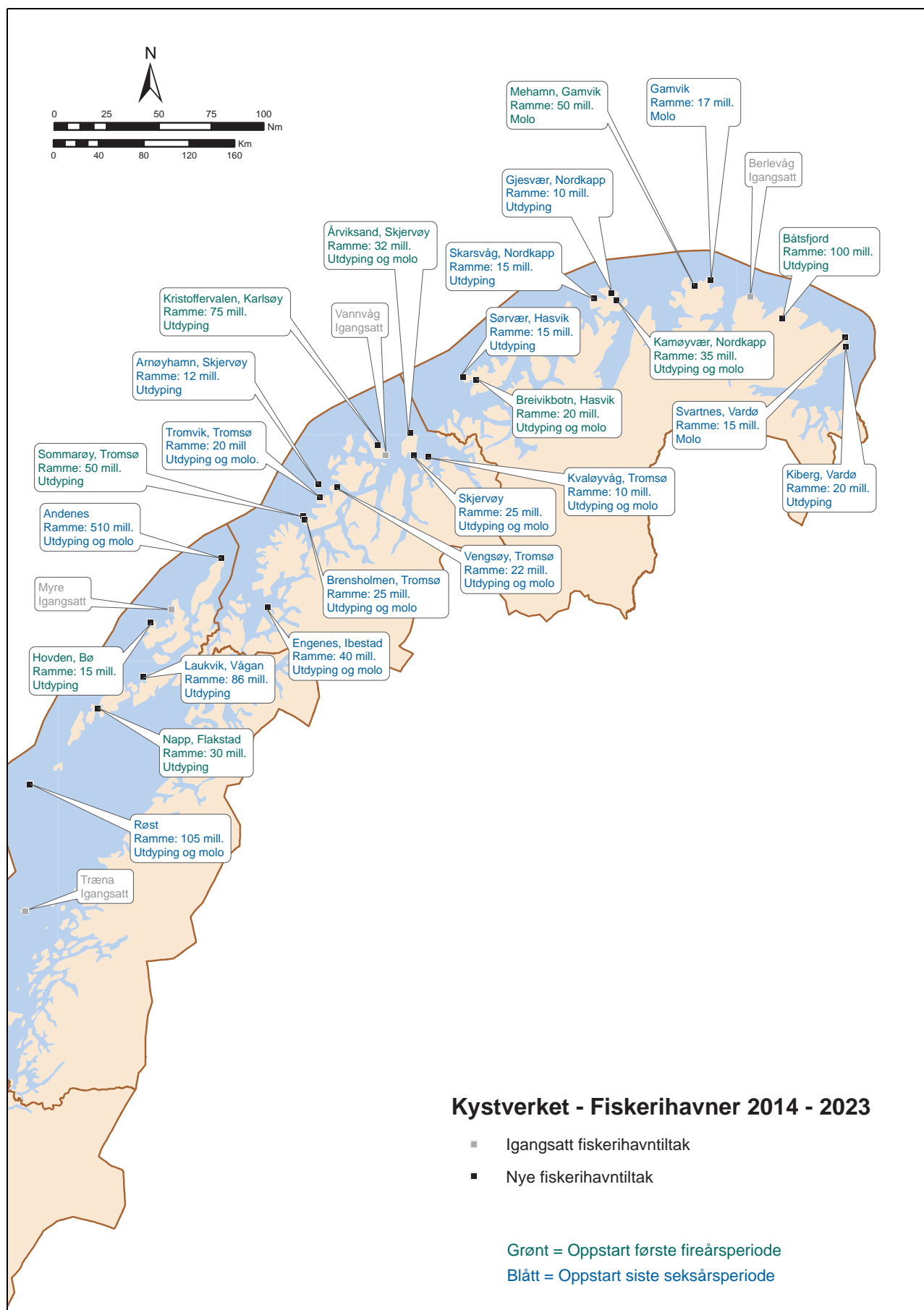
Aktive medspillere i Halv på Hel er Hedmark fylkeskommune, Hedmark trafikk, Tolga kommune, Tolga skystasjon, Gauldal – Østerdal Buss, Hedmark Taxi, Tolga Taxi og NSB. Uavhengig av transportmiddel kan alle kunder få informasjon om kollektivtilbudet hos Ruteopplysningen på telefon 177 og i forbindelse med reisebestilling på telefon 02177.

I en brukerundersøkelse over kollektivtransporten i Tolga utført av TØI i 2012, blir det uttrykt en «massiv positiv holdning» til prosjektet blant alle brukergrupper. For mange brukere uten tilgang til bil blir tilbudet vurdert som en betingelse for å leve et alminnelig aktivt sosialt liv.

Halv på Hel i Tolga er et pilotprosjekt delvis finansiert over den statlige tilskuddsordningen «Kollektivtransporten i distriktene» (KID). Prosjektet brukes til å framskaffe erfaringer om tilbudet og overføre denne kunnskapen til andre områder og prosjekt.



Figur 8.3 Fiskerihavner i Sør-Norge



Figur 8.4 Fiskerihavner i Nord-Norge

av kostnadene til kommunale fiskerihavneanlegg. Det legges betydelig vekt på distriktspolitiske målsettinger ved fordeling av midlene.

Aktuelle tiltak i fiskerihavner er bl.a. mudring og sprenging for å utdype innseilingen til havna slik at større fartøy kan anløpe, i tillegg til utbygging og utbedring av moloer og etablering av liggekaier. Tiltak i fiskerihavnene er ofte avgjørende for om fiskeflåten kan benytte havna, og dermed om fiskeriaktiviteten og lokalsamfunnet kan opprettholdes. Klimaendringer som stigende havnivå og mer uvær fører til økt behov for å forsterke og utbedre moloanlegg i fiskerihavner.

Framtidig utbygging av fiskerihavner må ta hensyn til utviklingen både innen fiskeflåten og fiskeindustrien. Utviklingen innen fiskerinæringen har ført til større og færre båter og en mer havgående flåte. 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 til farleden inn til fiskerihavnene.

Når tiltak i fiskerihavner vurderes stilles det krav om avklaring i forhold til den kommunale og fylkeskommunale planleggingsprosessen. Nyttens av tiltakene må kunne dokumenteres og vil bli sett i sammenheng med øvrig nærings- og infrastrukturutvikling. Prosjekt av stor betydning for den nasjonale verdiskapingen innenfor fiskerinæringen vil bli prioritert.

8.2.2.5 Luftfart

Spredt bosetting, lange avstander og vanskelig topografi gjør at luftfarten spiller en større rolle i Norge enn i de fleste andre europeiske land. Et fleksibelt og tilpasset tilbud til innbyggerne, til og fra de mange lufthavnene, gir et høyt volum på innenriksflyging. Flyrutene mellom Oslo og Trondheim, Bergen og Stavanger er blant de travleste i Europa. Avinor har planlagt utvidelser av kapasiteten i lufthavnsnettet for å møte forventet trafikkvekst og luftfarten vil være den sentrale transportformen på de lange reisene. En nærmere omtale av strategi for en langsiktig utvikling av luftfarten står i kapittel 4.4.

Flytransport er også viktig for frakt av post og varer. I tillegg har luftfarten en viktig funksjon innen helsesektoren bl.a. gjennom å knytte Nord-Norges helsenettverk sammen.

En desentralisert lufthavnstruktur med et omfattende nett av mindre lokale lufthavner sikrer god tilgang til flytransport i alle deler av landet. Av de 46 statlige lufthavnene, hvor Avinor har ansvar

for drift og investeringer, går bare fire jevnlig med overskudd. Systemet med samfinansiering bidrar til å opprettholde et godt nettverk av lufthavner over hele landet.

Et godt flyrutetilbud og nærhet til en lufthavn har stor betydning for bosetting, sysselsetting og næringsutvikling i både distrikts-Norge og i sentrale strøk. I gjennomsnitt tar det femti minutter å reise fra et kommunesentrum til nærmeste lufthavn. Lufthavndekningen er spesielt god i distriktene. På Vestlandet og i Nord-Norge har to tredeler av befolkningen mindre enn en halvtimes reisevei til nærmeste lufthavn. I store deler av Norge er avstandene så store at fly er eneste alternativ når man skal gjennomføre et dagsmøte i regionsenteret eller hovedstaden. I dag har 99,5 pst. av befolkningen mulighet for dagsmøter i Oslo.

Både offentlig sektor og næringslivet er avhengig av et godt flytilbud. God tilgang til flyrutetjenester gjør det mulig for bedriftene å tilby varer og tjenester i et større marked, og gir tilgang til kvalifisert arbeidskraft. Mye av næringslivet som betjenes av de lokale lufthavnene, er eksportrettet og avhengig av et raskt og godt transporttilbud for å opprettholde internasjonal konkurransekraft. For befolkningen i deler av Norge er det regionale flyrutetilbudet i tillegg viktig for å sikre tilgang til sentrale velferdsgoder som helse, utdanning og kulturelle aktiviteter.

For å sikre et godt og landsdekkende flyrutetilbud kjøper staten i tillegg innenlands flyruter der det ikke er grunnlag for kommersiell drift. En nærmere omtale av statens kjøp av regionale flyrutetjenester står i kapittel 6.6.1.

Regjeringen har i Soria Moria II-erklæringen besluttet å videreføre ordningen med kjøp av ulønnsomme flyruter for å sikre et godt flytilbud i hele landet. I områder med spesielle avstandsutfordringer, særlig i Nord-Norge, vil regjeringen arbeide for å forbedre tilbudet. Maksimalkostene i Finnmark og Nord-Troms ble redusert med 20 pst. i 2007. Dette prisnivået er også videreført i senere anbud. Billettprisene i anbudsnettet i Finnmark og Nord-Troms ligger nå på nivå med billettprisene på de kommersielle lavprisselskapenes billetter med full fleksibilitet. Fra april 2012 kjøper staten også flyrutetjenester mellom Harstad/Narvik lufthavn, Evenes, og Tromsø.

8.2.2.6 Reiseliv

Reiselivet blir en stadig viktigere næring i distriktsområdene. Både turisme og fritidsboliger gir her positive ringvirkninger for økonomien. Norge



Figur 8.5 Selvika ved Nasjonal turistveg Havøysund, Finnmark.

Foto: Jiri Havran/Statens vegvesen

har de beste forutsetninger for å videreutvikle seg til å bli et enda mer attraktivt reisemål.

Reiselivet er avhengig av gode transportmuligheter med fly, bil, buss, tog og båt. Tilgjengelighet til reisemål inngår som en viktig del av regjeringens reiselivsstrategi, Destinasjon Norge.

Regjeringen arbeider for et sammenhengende, helhetlig og bærekraftig transportsystem som bringer turistene til Norge og videre til reisemål og turistattraksjoner på en hurtig, trygg og forutsigbar måte. Turister og utenlandske gjester har i utgangspunktet samme behov for god transportinfrastruktur og transporttilbud som samfunnet for øvrig. Turistene har i tillegg noen mer framtrødende behov i og med at de har liten kunnskap om lokale forhold. Dette gjelder eksempelvis krav til god informasjon før og underveis på reisen, skilting, enkel tilgang til billetter og til å betale bompenger m.m. Turister har også behov for gode og tydelige koplinger mellom transportformer og mellom lange og korte reiser. For mange turister er i tillegg reiseopplevelsen i seg selv en attraksjon.

Regjeringens ambisiøse satsing i denne meldingen på utvikling, drift og vedlikehold av trans-

portinfrastrukturen vil bidra til å styrke reiselivsnæringen. Transportetatene vil invitere reiselivsnæringen til et nærmere samarbeid om en rekke tiltak som vil kunne bidra til å styrke Norge som reiselivsmål.

Flyrutetilbudet er avgjørende for en framtidig utvikling av reiselivet. I tett samarbeid med flyselskaper, Innovasjon Norge, destinasjonsselskaper, reiselivsaktører, kommuner, fylkeskommuner og lokalt næringsliv, arbeider Avinor løpende med å tilrettelegge for økt trafikk og nye ruter til og fra norske lufthavner.

Statens vegvesen har ansvaret for å utvikle 18 nasjonale turistvegstrækninger til en internasjonal turistattraksjon. Målet er å bidra til at Norge blir et mer attraktivt reisemål og styrke næringslivet og bosettingen i distriktene. Prosjektet er internasjonalt anerkjent bl.a. for nyskapende arkitektur. Innen 2020 skal alle strekningene utvikles til et kvalitetsnivå som kvalifiserer til status som fullverdige Nasjonale turistveger. Den statlige satsingen forutsetter økonomisk medvirkning fra andre aktører, herunder fylkeskommuner, kommuner og næringslivet.

Jernbanelivet legger til rette for skreddersydde reiselivsprodukter på Raumabanen og Bergensbanen/Flåmsbanen og vedlikehold av Rallarvegen langs Bergensbanen og Ofofbanen. NSB har egne turistopplegg på Raumabanen og i samarbeid med lokale reiselivsaktører på Flåmsbanen.

Kystverket iverksetter tiltak som skal sikre framkommelighet og sikkerhet i farleder generelt. Disse tiltakene kommer flere næringer til gode, medregnet cruisetrafikken.

Fylkeskommunene har også en viktig rolle for å styrke integreringen av samferdsel og reiseliv. En utfordring for reiselivsnæringen er at framtidige rutetider blir publisert for sent for turoperatørene. Samferdselsdepartementet tar gjennom et tydeligere regelverk og bedre systemer for registrering og overføring av rutedata, sikte på å imøtekomme behovene til de reisende og reiselivsnæringen for nasjonal reiseplanlegging.

8.3 Nordområdene

Regjeringen har som ambisjon å styrke norsk politikk for kunnskap, aktivitet og nærvær i nordområdene. Dette gjøres gjennom målrettet og langsiktig innsats innenfor en rekke samfunnsområder. På samferdselsområdet er det viktig at transportsystemet bidrar til framtidig verdiskaping og til utvikling av attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner. Dette gjøres gjennom omfattende investeringer i infrastruktur for veg, bane, sjø og luftfart. I tillegg styrkes innsatsen når det gjelder drift og vedlikehold og kjøp av transporttjenester innenfor luftfart, jernbane og kystruten Bergen – Kirkenes.

8.3.1 Utviklingstrekk og transportbehov

Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet ga i 2010 transportetatene og Avinor i oppdrag å utrede behovet for transportinfrastruktur i nordområdene. Utredningene viser sannsynlige utviklingstrekk i en 30 års periode. Det er knyttet stor usikkerhet til beregningene, og det er derfor laget ulike utviklingsbaner fra lav til høy vekst. Av de viktigste funnene er en forventet vekst innen mineral- og bergverksindustrien. Dette vil i første rekke få konsekvenser for jernbane- og sjøtransport i Norge. Det er også forventet en aktivitetsøkning innen fiskeri- og havbruksnæringen, en næring som er svært avhengig av et forutsigbart og godt transportsystem. Petroleumsnæringen er betydelig i nord, og det vil i kommende år bli igangsatt store feltutbygginger på

norsk sokkel. I tillegg vil økt lete- og utvinningsaktivitet på russisk side skape ringvirkninger for norske aktører, ikke minst på havnesiden. Denne næringens transportbehov blir i første rekke dekket av sjøtransport, men er også avhengig av luftfart og vegtransport. Innenfor reiselivsnæringen, som i hovedsak baserer seg på persontransport, er det også ventet en vekst. Dette vil primært dreie seg om direkte flyruter og trafikk med cruiseskip. Selv om det er betydelige usikkerheter, viser bildet et økende transportbehov innenfor alle transportformene.

Nordområdeutredningen til transportetatene er blant bakgrunnsdokumentene i et utredningsarbeid innenfor kunnskapsinnhenting om økt verdiskaping, som gjennomføres av Nærings- og handelsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Miljøverndepartementet og Kommunal- og regionaldepartementet. Det skal i denne utredningen blant annet vurderes hvordan utbygging av infrastruktur i nord kan bidra til verdiskaping og bosetting i regionen. Mens etatenes utredning analyserer utviklingen i ulike næringer og utleder behovet for infrastruktur ut fra det, vil den nye utredningen se på hvordan utbygging av infrastruktur kan bidra til høyere verdiskaping i regionen.

Klimaendringer og ismelting øker den strategiske betydningen av nordområdene, både når det gjelder transport og olje- og gassvirksomhet. Framtidig økning i sjøtransport og utvinning av energi i området gir nye muligheter for næringsutvikling. Samtidig vil en slik utvikling skape utfordringer både for fiskeriene og for arbeidet med forebyggende sjøsikkerhet og beredskapen mot akutt forurensning. Fiskeri- og kystdepartementet arbeider for å styrke den forebyggende sjøsikkerheten og beredskapen mot akutt forurensning i nord, og for å ivareta norske kyststatsinteresser internasjonalt når regelverk skal skrives. Det internasjonale arbeidet foregår i nært samarbeid med Nærings- og handelsdepartementet, som har et overordnet ansvar for Norges arbeid med internasjonal maritim regelverksutvikling og ivaretagelse av norske flaggstatsinteresser.

Det er ventet at transportene over landegrensene i nord vil øke i kommende år, selv om det er usikkerhet i anslagene. Transportsystemet i nordområdene bør utvikles koordinert og helhetlig. Derfor har Norge tatt initiativ gjennom Barentssamarbeidet til å utarbeide en felles grenseoverskridende transportplan som trekker opp linjene for en langsiktig utvikling av transportsystemet i nord. I løpet av 2013 skal transportministrene i Barentssamarbeidet ta stilling til et forslag om en

«Barents transport plan» fra den internasjonale ekspertarbeidsgruppen for transport i Barents-samarbeidet.

8.3.2 Hovedgrep i planperioden

I utviklingen av transportsystemet i nordområdene er regjeringen særlig opptatt av forbindelsene nord-sør og de grensekryssende forbindelsene øst-vest. For landverts transport betyr dette en prioritering av E6, Nordlandsbanen og Ofotbanen i tillegg til de viktigste grensekryssende riksvegene E10, E12, E8 og E105. Tiltakene i NTP 2014–2023 vil korte ned reisetiden mellom Bodø og Tromsø med 41 minutter. I tillegg skal et desentralisert lufthavnsnett opprettholdes og videreutvikles og støtten til regionale flyruter videreføres.

Nordlandsbanen vil i planperioden få økt kapasitet, i hovedsak gjennom utbygging av kryssingsspor og ved at togframføringen blir mer effektiv gjennom full fjernstyring på hele strekningen fra Trondheim til Bodø. Tiltakene vil også forbedre punktligheten på denne banen.

Det foreligger en rekke initiativ til nye grensekryssende jernbaneforbindelser fra Sverige, Finland og Russland til isfrie norske havner. Samferdselsdepartementet mener initiativene er for svakt funderte for å kunne starte opp planarbeid. Hvis det oppstår en tydelig interesse fra statlige myndigheter og industriaktører i våre naboland for å gå videre med en ny godsbane, vil man på norsk side være åpne for å delta i et samarbeid.

8.3.3 Utvikling av Ofotbanen

Økt utskipping av jernmalm fra Narvik fører til kapasitetsproblemer på Ofotbanen. LKAB, som er den desidert største brukeren av banen, ønsker å kjøre flere 750 m lange tog. Dette tilsier at kryssingssporene på hele banen mellom Kiruna og Narvik må forlenges. På Ofotbanen prioriteres derfor forlenging av Bjørnfjell og Rombak kryssingsspor, samt forlenging av kryssingsspor og opprustning av tekniske anlegg på Narvik stasjon. I tillegg foreslås det bygget to nye kryssingsspor på Søsterbekk og Djupvik, samt tiltak for økt strømforsyning og oppgradering av Fagerneslinja. Tiltakene vil øke kapasiteten på Ofotbanen fra dagens 18 til 27 tog i hver retning. Det vises til nærmere omtale i kap. 15.

Videre vekst i malmtransporten vil avhenge av markedsutviklingen og verdensøkonomien. Fram til 2020 er LKABs prognose på opp mot 34 mill. tonn per år, noe som krever 17 togpar per døgn.

Til sammenlikning ble det transportert i underkant av 18 mill. tonn i 2012. I tillegg har malmoperatøren Northland Resources AB (NRAB) fått tilatelse til å omlaste malm fra tog til båt på Narvik-terminalen. NRAB har i første omgang planer om å utvinne 4 mill. tonn malm per år med inntil fire malmtog per døgn. Også andre malmaktører kan bli aktuelle i årene som kommer. I tillegg er det behov for å sikre tilstrekkelig kapasitet til øvrig godstransport, som ARE (Arctic Rail Express) og NRE (North Rail Express), og persontransporten på banen.

Dersom malmtransportørenes planer skal realiseres fullt ut vil det være behov for ytterligere kapasitetsøkning på Malmbanan/Ofotbanen. Dette understreker behovet for samordnet planlegging, gjennomføring og finansiering på begge sider av grensen med deltakelse fra både myndigheter og selskaper. Samferdselsdepartementet og det svenske Näringsdepartementet har satt ned en arbeidsgruppe som skal se nærmere på utfordringer knyttet til kapasitetsbehov, finansieringsløsninger og samarbeid på tvers.

8.3.4 BarentsWatch

BarentsWatch skal bli et helhetlig overvåkings- og informasjonssystem for de norske hav- og kystområdene. Systemet vil gi forenklet tilgang til den beste, samlede informasjonen om våre havområder, og forbedre elektronisk datautveksling mellom etater med operativt ansvar til sjøs. BarentsWatch er en viktig oppfølging av regjeringens nordområdestrategi.

Formålet med BarentsWatch er å legge til rette for informasjonsdeling, og å utvikle tjenester på tvers av fag og etater. Systemet består både av en allment tilgjengelig portal, og begrensede og lukkede tjenester mellom etater. En av portalens unike trekk er at den samler og gjør tilgjengelig informasjon som tidligere var spredd på et stort antall kilder. Portalen vil kunne formidle et bedre faktagrunnlag og gi et mer helhetlig bilde av aktiviteten og tilstanden i kyst- og havområdene. BarentsWatch består i dag av et samarbeid mellom ca. 30 etater og forskningsinstitusjoner, og vil være i en oppbyggingsfase i perioden 2014–2017. BarentsWatch overtar verken ansvar eller oppgaver fra etatene, men fungerer som en fasilitator for sammenstilling, utvikling og formidling.

En første versjon av den allment tilgjengelige delen ble etablert i 2012 og er en offentlig informasjonsportal for hav- og kystområdene. Temaene som inngår er sjøtransport, fiskeri og havbruk, klima og miljø, havrett, olje og gass og

havets ressurser. Portalen skal forenkle tilgangen til, og sikre utveksling av, offentlig informasjon fra etatene som deltar. Ved å samordne og kombinere data, skal BarentsWatch tilby nye tjenester, og formidle et bedre faktagrunnlag og et mer helhetlig bilde av både aktivitet og tilstand i områdene. Et eksempel på en tjeneste som utvikles i BarentsWatch er havneportalen, en oversikt over alle kai-plasser og havneanlegg i Norge. Tidligere har denne informasjonen ikke vært samlet. En annen ny tjeneste i BarentsWatch er varsling av polare lavtrykk i samarbeid med Meteorologisk institutt. Videre arbeides det med innhold på engelsk og nettløsninger for mobile enheter.

Det arbeides også med å utvikle begrensede og lukkede tjenester i BarentsWatch. Disse skal etter planen være operative system og sørge for enklere deling av informasjon mellom etater med operativt ansvar i hav- og kystområder. Relevant informasjon skal kombineres ved å integrere data fra ulike etaters fagsystemer. Målet er å bidra til at etater med operativt ansvar til sjøs skal få tilgang til felles, etablerte situasjonsbilder som vil gjøre det lettere å håndtere spesielle situasjoner som forurensing, ulykker m.m. Hovedinteressentene for lukkede tjenester er Politiet, Tollvesenet, Forsvaret, Fiskeridirektoratet, Kystverket, Hovedredningssentralene, Sjøfartsdirektoratet, Klima- og forurensingsdirektoratet og Statens strålevern. De lukkede/begrensede tjenestene «fartøy av interesse» og «sikker meldingsutveksling» ferdigstilles sannsynligvis i 2013.

8.3.5 Oppgradering av havneinfrastrukturen på Svalbard

Nordområdene, medregnet Svalbard, er blant de områder i verden som er under størst påvirkning av klimaendringer, og områdene er samtidig generelt preget av økt aktivitet. Mindre is gjør området lettere tilgjengelig for ferdsel og annen virksomhet. Utviklingen de senere år viser at skipstrafikken til de arktiske områdene øker både i antall og omfang, og dette gjelder særlig cruisetrafikken.

I St.meld. nr. 22 (2008–2009) Svalbard er det beskrevet at et isfritt polhav sommerstid, vil kunne føre til helt nye ruter for den internasjonale skipsfarten mellom øst og vest. I lys av en større kommersiell og industriell aktivitet i Polhavet, vil Longyearbyen måtte påregne å få økt betydning som base for rednings- og forurensingsberedskap, og som base for tilbud av maritime tjenester. I den sammenheng vil eksisterende kunnskap og kompetanse om arktisk teknologi og logistikk som finnes i ulike miljøer i Longyearbyen, kunne være en

ressurs som kan videreutvikles. En økende maritim aktivitet i området vil også stille krav til en styrking av rednings- og beredskapsarbeidet på øygruppen og i tilstøtende havområder.

Longyearbyen har i dag tre kaier: Gamlekaia, Kullkaia og Bykaia. Gamlekaia og Bykaia eies og drives av Longyearbyen lokalstyre. Bykaia er Longyearbyens offentlige kaitilbud, og benyttes i dag av cruise- og turistbåter, fiske-, fangst- og forskningsfartøyer, lasteskip og Kystvakten.

Longyearbyen lokalstyre arbeider med nye arealplaner, og blant disse er plan for havneområdet og behov for havnekapasitet. Det er videre laget en utbyggingsplan for havneinfrastrukturen, som er anslått til å koste 400 mill. kr.

Som på fastlandet er det kommunen, og i dette tilfellet lokalstyret, som har ansvar for drift og utvikling av offentlige havner. Dette gjelder i utgangspunktet også for havnen i Longyearbyen. Dette betyr at lokalstyret må prioritere midler, ev. med bidrag fra næringsvirksomhet og lokale aktører, for å få realisert nødvendige oppgraderinger av havneanleggene.

I Svalbardmeldingen beskrives økningen i skipsanløp til Longyearbyen. Hovedutfordringen for Longyearbyen er å betjene den ulike skipstrafikken innenfor en forholdsvis kort sesong, med eksisterende kapasitetsbegrensninger ved havneanleggene. Under behandlingen av meldingen framhevet Stortinget bl.a. de sterke nasjonale interesser og folkerettslige forpliktelser som er knyttet til øygruppen. Stortinget mente videre at dette tilsier et sterkt statlig engasjement, herunder opprustning og utbygging av tung infrastruktur som havnefasiliteter.

På bakgrunn av de helt spesielle forholdene på Svalbard, og som en del av regjeringens nordområdepolitikk, settes det av inntil 200 mill. kr i statlige midler i planperioden til oppgradering og bygging av ny havneinfrastruktur i Longyearbyen. Det legges derfor til grunn at lokalstyret planlegger videre med sikte på bygging av nye havneanlegg i Longyearbyen, og at prosjektene ev. realiseres med bidrag fra lokale aktører og privat næringsvirksomhet.

8.3.6 Regioner i nord

Gjennom utredningsarbeidet til transportetatene og Avinor er det identifisert seks regioner av ulike størrelse og sammensetning hvor det anbefales å utvikle transportsystemet. Regjeringen vil utvikle transportsystemet i og mellom disse regionene for å legge til rette for økt verdiskaping. Dette faller godt sammen med regjeringens distrikts- og

regionalpolitiske målsettinger med å skape robuste og attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner. Regionene som transportetatene og Avinor viser til er:

- *Helgeland*, utpreget industriregion, stor innen havbruk og offshorevirksomhet
- *Bodø – Salten*, utdannings- og administrasjonssenter, industri
- *Midtre Hålogaland*, flere sentre, industri, transport og fiskeri/havbruk
- *Tromsø med omland*, utdannings- og administrasjonssenter, forskning, fiskeri/havbruk
- *Hammerfest – Alta*, petroleum, utdanning, fiskeri, handel og service
- *Kirkenes – Varanger*, administrasjon, industri, fiskeri, nærhet til Russland

I alle de nevnte regionene er reiselivet en betydelig næring som bidrar til verdiskaping. I omtalen under gjøres det kort rede for planlagte prosjekt i de seks regionene. Noen prosjekt er nær ferdigstilling, mens andre vil strekke seg ut over planperioden. En nærmere omtale av prosjekt står i kapittel 15.

Helgeland

Utbedring og ombygging av E6 på Helgeland vil gi en mer effektiv, forutsigbar og sikrere transport inn og ut fra Nord-Norge og internt i Helgelandregionen. Reisetidene mellom Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana reduseres i 2014 når Toventunnelen åpnes. Videreutvikling av Nordlandsbanen vil bli prioritert. Det legges opp til farledstiltak og forbedret sjømerking som vil styrke bl.a. Mo i Rana som stamnetthavn. Avinor har planlagt å forlenge rullebanen på Sandnessjøen lufthavn, Stokka, i 2014. For omtale av en mulig ny lufthavn på Helgeland, se kapittel 4.4.

Bodø – Salten

Når forbedringene av rv 80 er ferdige, kortes avstanden mellom Fauske og Bodø ned. Utvikling av en intermodal godsterminal og utbedring av innseilingen til Bodø vil styrke sjø- og jernbanelinjen. Videreutvikling av Nordlandsbanen med kapasitetsøkende tiltak, samt togtilbudet Bodø – Fauske – Rognan, vil bidra til regionforsterking. E6 nord for Fauske skal utbedres, herunder Kråkmofjellet, noe som vil gi bedre framkommelighet, forutsigbarhet og trafikksikkerhet. For Bodø lufthavn skal det i planperioden startes opp en prosess for å få på plass en langsiktig løsning for sivil luftfart i Bodø.

Midtre Hålogaland

Dette er en omfattende region med flere sentre, der flere store tiltak vil korte ned reisetider i regionen. Konseptvalgutredning for E10 Evenes – Sortland og mot Harstad ser på betydelige innkorting av reisetider. Når Hålogalandsbrua over Rombaksfjorden åpner i 2016, kortes reisetiden fra Narvik til Evenes/Harstad med 20 minutter. Narvik lufthavn, Framnes, vil legges ned når Hålogalandsbrua er ferdigstilt, og senest i 2017. Avinor har planlagt å forlenge rullebaner på Stokmarknes lufthavn, Skagen i 2014. Muligheten for etablering av en ny felles lufthavn for Lofoten til erstatning for Leknes lufthavn og Svolvær lufthavn, Helle, vil utredes videre. Narvik styrkes som utskipingshavn og knutepunkt for logistikk, bl.a. ved kapasitetsutvidelser på Ofotbanen, oppgradering av havnebanen og flere tiltak på vegnettet.

Tromsø med omland

Tromsø har et pendlingsomland i tilgrensende nabokommuner. Tromsø havn er en knutepunkthavn og atkomsten til Breivika havneavsnitt skal forbedres. Nytt havneavsnitt ved Tønsnes skal bygges ut med utbedring av tilhørende fv 53. Utbygging av E8 Sørbotn – Laukslett i Ramfjorden vil blant annet gi bedre framkommelighet for tungtransporten til/fra Tromsø og Breivika havn. Det skal foretas utbedring av farleden i Kvalsundet av hensyn til dyptgående fartøy. Avinor planlegger kapasitetsutvidende tiltak på Tromsø lufthavn Langnes. Av andre viktige tiltak nevnes også skredsikringsprosjektet langs E6 ved Nordnesfjellet og utbedring og ombygging ved Sørkjosfjellet.

Hammerfest – Alta

Begge byene har en sterk vekst i folketallet. Vegsystemet i og rundt Alta oppgraderes. Etatene og Avinor har vurdert to mulige lokaliteter for en ny lufthavn i Hammerfest. Utredningene viser at det er utfordringer ved begge lokalitetene og at det er behov for utvidede analyser av vær- og vindforhold samt vinterdrift. Avinor vil videreføre dette arbeidet i samråd med Samferdselsdepartementet.

Kirkenes – Varanger

Denne regionen vil ikke kunne bli en felles bo- og arbeidsmarkedsregion, da reisetiden mellom Vardø/Vadsø og Kirkenes er for lang for daglig

pendling. Det er likevel grunn til å behandle tiltak i Øst-Finnmark i sammenheng, spesielt i forbindelse med planlegging av framtidige baser for petroleumsaktiviteter i østre del av Barentshavet. Utbyggingen av E105 mellom Kirkenes og Stor-

skog grensestasjon prioriteres og ventes ferdigstilt i første fireårsperiode. Vegnettet i Kirkenes og mulig vegpakke skal utredes. Avinor planlegger for en forlenging av rullebanen ved Kirkenes lufthavn, Høybuktmoen, i slutten av planperioden.

9 Byområdene – styrket innsats for kollektivtransport, syklistere og fotgjengere



Figur 9.1 Bybanen i Bergen.

Foto: Henriette Erken Busterud

Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Satsingen i byområdene innebærer en rekke tiltak:

- Innføre helhetlige bymiljøavtaler for utviklingen av transportinfrastrukturen og transporttilbudet i byområdene. Avtalene skal inneholde mål og virkemidler for økt kollektivandel, sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk og overordnede arealføringer som bygger opp under miljøvennlig transport.
- Sette av 26,1 mrd. kr inkl. kompensasjon for mva. (22,7 mrd. kr ekskl. kompensasjon for mva.) i tiårsperioden som en ufordelt bypott til statlige forhandlingsbidrag i helhetlige bymiljøavtaler og til Belønningsordningen. Den ufordelte bypotten utgjør 16,9 mrd. kr inkl. kompensasjon for mva. (13,5 mrd. kr ekskl. kompensasjon for mva.) av totalbeløpet.
- Det åpnes for at midler fra bypotten også kan brukes til investeringsstøtte til fylkeskommunal kollektivinfrastruktur av stor nasjonal interesse, for eksempel skinnegående bytransport og høykvalitets busstilbud.
- Styrke Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene slik at det settes av totalt 9,2 mrd. kr i tiårsperioden.
- Prioritere 8,2 mrd. kr inkl. kompensasjon for mva. (7 mrd. kr ekskl. kompensasjon for mva.) i tiårsperioden til tiltak for å bedre framkommeligheten for syklistere og fotgjengere i og utenfor byområdene.

- Sykkelsatsingen innebærer at det settes av statlige midler gjennom helhetlige bymiljøavtaler, bypakker og Belønningsordningen for å etablere sammenhengende sykkelvegnett i byområder.
- Styrke utviklingen av kollektivknutepunkt og stamruter for kollektivtrafikken.
- Understreke betydningen av restriktive tiltak overfor personbiltrafikken for å nå målene i Klimaforliket og sikre et velfungerende transportsystem i byområdene.
- Vurdere felles regelverk for trafikantbetaling i by som vil omfatte dagens bompengesystem i by og regelverket for kjøprising.
- Forbedre tilbudet for arbeidsreiser ved å styrke lokal- og regionaltrafikken på jernbanen i og rundt de større byområdene.
- Utvikle kapasitetssterke transportårer på veg og jernbane som bidrar til effektiv transport mellom byområder og bedre framkommelighet i byområdene. Kapasiteten for kollektivtransport og næringstransport prioriteres og det tilrettelegges for syklist og fotgjengere.
- Bedre det samlede kollektivtilbudet gjennom tettere samordning mellom togtilbudet og det øvrige kollektivtransporttilbudet.
- Utarbeide en handlingsplan for kollektivtransporten.
- Legge til rette for å doble sykkelandelen og bedre trafikksikkerhet og framkommelighet for syklist.
- Øke sikkerheten og framkommeligheten for fotgjengere langs vegnettet og i knutepunkt.

9.1 Hovedutfordringer

Regjeringen vil legge til rette for at andelen som reiser med kollektivtransport, sykler og går øker betydelig, og vil redusere bruken av privatbil. Økt bruk av miljøvennlig transport i byene vil gi bedre bymiljø, klima og framkommelighet. Dette gir synergieffekter i form av bedre folkehelse. Velfungerende byer har stor betydning for verdiskapingen i landet, og byene bør ha et transportsystem som er effektivt, sikkert og universelt utformet. Videre økonomisk vekst og økende inntekt vil sammen med den ventede befolkningsveksten i byområdene føre til økt behov for transport av varer og personer. God framkommelighet i byene er viktig for både nærings- og persontransport. Når framkommeligheten i byområdene bedres, vil dette også bidra til bedre transport mellom regioner.

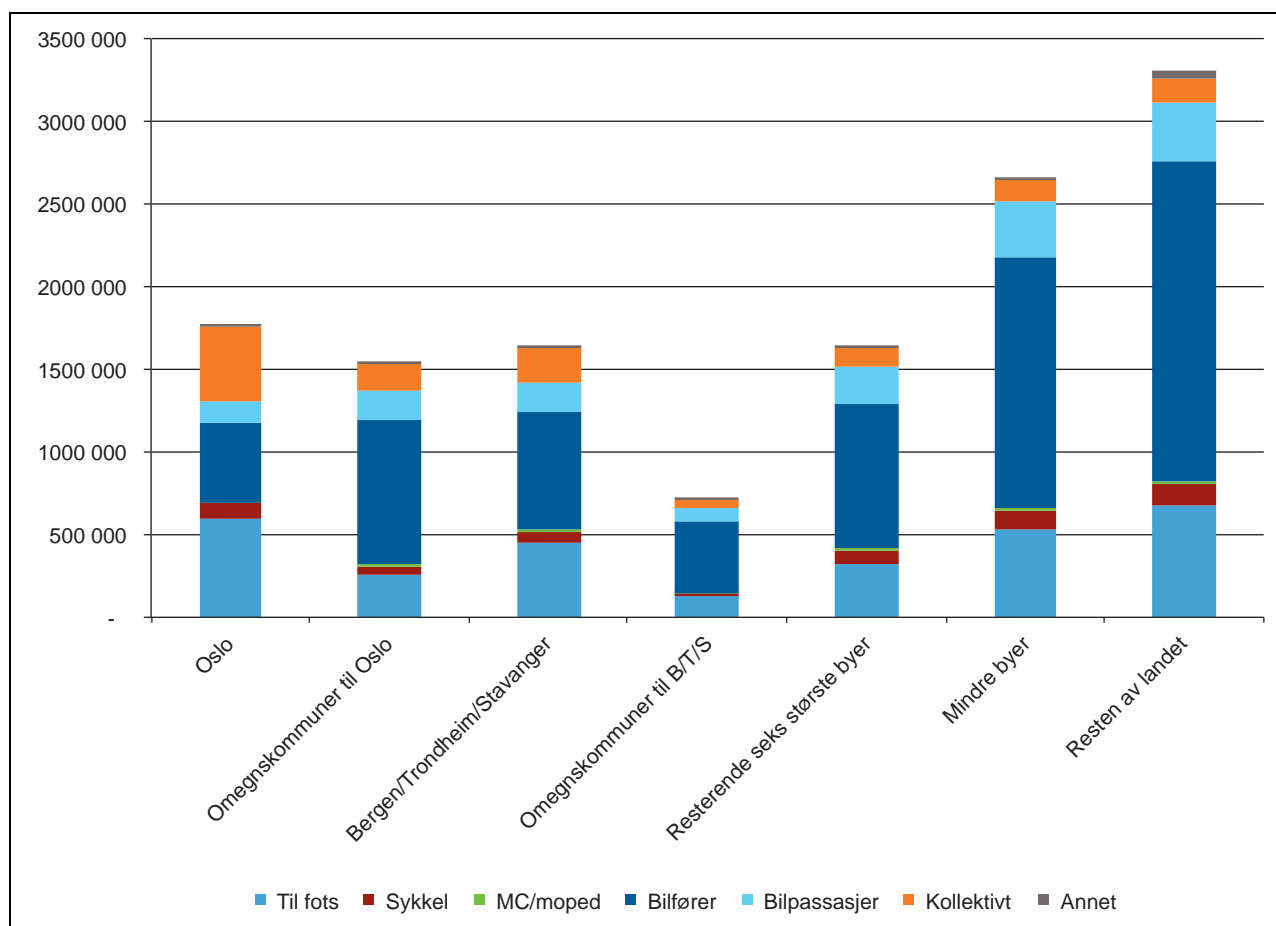
Den ventede befolkningsveksten i byområdene, jf. kapittel 3, vil føre til et sterkt press på transportsystemet. Dersom hele eller store deler av den ventede trafikkveksten kommer i form av økt biltrafikk, vil dette føre til dårligere framkommelighet for alle og betydelige miljøproblemer. Klima og lokale miljøproblemer omtales nærmere i kapittel 12.

Omfanget av de trafikale utfordringene varierer. De fire største byområdene har i dag store kapasitets- og miljøutfordringer. Også i middels store byområder er det utfordringer knyttet til miljøforhold og framkommelighet som må løses. Videre er det viktig å vurdere hvilke trafikale løsninger som er gunstige for den langsiktige byutviklingen i mindre byområder.

Dårlig framkommelighet vil gi store tidstap for både kollektivreisende og bilister, og fører til økte kostnader for næringstransport, som er avhengig av det lokale vegnettet for distribusjon av varer. Viktigst er det å legge til rette for at reisende i de store transportstrømmene i rushperiodene velger kollektivtransport, sykler eller går. Det må legges til rette for at disse reisene kan gjøres effektivt og slik at ulempene ved reisen er minst mulig. Dette gir positive miljø- og helseeffekter, og reduserer behovet for å investere i vegkapasitet for privatbil.

Det er utfordringer knyttet til trafikksikkerheten for syklist og fotgjengere i byer og tettsteder, jf. kapittel 11. To tredeler av de drepte i vegtrafikkulykker i byer og tettsteder er gående eller syklende (TØI 1229/2012). Risikoen for å bli drept eller hardt skadd på sykkel er 3–4 ganger høyere per km enn for bilførere. For gående er denne risikoen per km om lag fire ganger høyere enn for bilførere. Dersom gange og sykkel skal ta en betydelig del av trafikkveksten, krever dette en målrettet innsats for å redusere risikoen for alvorlige ulykker. I byene må det derfor tilrettelegges for gående og syklende med vekt på god tilgjengelighet og trafikksikre løsninger.

Dersom etterspørselen etter transport øker i samme takt som befolkningsveksten, tilsvarer dette en økning på ca. 30 pst. fra 2010 til 2030. Beregninger av trafikkutviklingen som forutsetter at dagens trend videreføres fram mot 2030, indikerer at det blir 1,5 mill. flere daglige bilreiser i de ni største byområdene (Urbanet Analyse 36/2012). Dersom den ventede veksten i personbiltrafikken i stedet skal håndteres av kollektive transportmidler, viser beregninger at for Oslo og Akershus innebærer dette at antall kollektivreiser i regionen vil øke fra dagens 270 mill. reiser til 530 mill. reiser i 2030 (K2012, Ruter).



Figur 9.2 Antall daglige reiser i ulike områder fordelt på transportmidler (2009).

Kilde: Transportøkonomisk institutt.

9.2 Utviklingen i transporttetterspørselen i byområdene hittil

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (TØI-rapport 1130/2011) viser at mer enn halvparten av alle daglige reiser i Norge foretas som bilfører. En av ti reiser foretas med kollektivtransport, mens to av ti reiser gjennomføres til fots. Det er betydelige regionale variasjoner i transportmiddelbruk. Reisevaneundersøkelsene viser at antall reiser per dag og tidsbruk per reise er stabilt over tid, mens reiseavstanden øker noe. Veksten i antall reiser skyldes i hovedsak at befolkningen har økt.

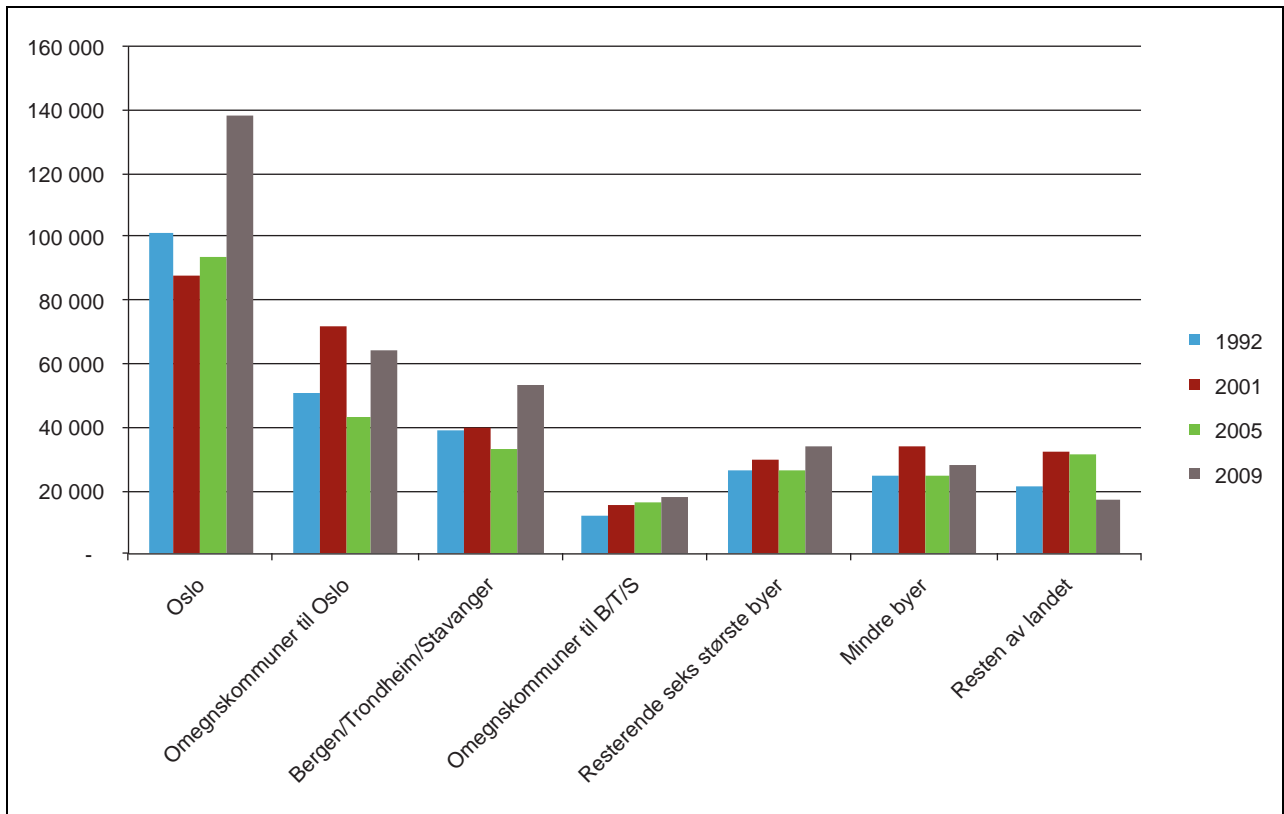
Transportmiddelbruken varierer mellom områder. I byene er det en relativt høy andel som går; i Oslo var andelen 34 pst. og i de tre andre storbyene samlet 27 pst. i 2009. Utenfor byområdene var andelen gående 20 pst. Kollektivbruken på de daglige reisene var høyest i Oslo (25 pst.) og lavest utenom byene (4 pst.). Andelen som kjører bil på de daglige reisene var høyest rundt omegnskommunene til Bergen/Trondheim/Stavanger (60 pst.) og utenom byer, der andelen bilførere var

59 pst. I disse byene er sykkelandelen 5 pst., mens andelen er 3 pst. i omegnskommunene til de største byene. I øvrige deler av landet er andelen sykkende 4 pst.

Av figur 9.2 framgår det bl.a. at det er et betydelig antall daglige reiser i de største byene. Andelen bilførere er lavest i de fire største byene. Samtidig utføres et betydelig transportarbeid til fots i de samme områdene. Høyere arealutnyttelse og kortere avstander mellom boliger, arbeidsplasser og servicetilbud er naturlige forklaringer på at andelen bilreiser er lavest i storbyområdene. Videre påvirker høyere kostnader ved bilbruk, parkeringsbegrensninger og trengsel på vegnettet bruk av privatbil.

I hovedtrekk har det vært en betydelig vekst i antall kollektivreiser i de største byområdene de siste 5–10 årene. Figur 9.3 viser utviklingen i antall arbeidsreiser som utføres med kollektivtransport.

Arbeidsreisene (til/fra jobb) står for toppbelastningen på veg- og kollektivsystemene i byområdene. Fordelingen av arbeidsreiser på ulike transportmidler er avgjørende for om vi får en



Figur 9.3 Antall daglige arbeidsreiser utført med kollektive transportmidler over tid i ulike områder.

Kilde: Transportøkonomisk institutt.

effektiv transportutvikling i byområdene. Her er det store forskjeller mellom byene og resten av landet. Det framgår av figur 9.3 at antall arbeidsreiser med kollektivtransport har økt i alle byområdene fra 2005 til 2009, inkludert omegnskommunene til de største byene. Befolkningsvekst kombinert med bedre kollektivtilbud i mange områder har bidratt til økningen.

I Oslo var andelen som reiste kollektivt til jobb 40 pst. i 2009, en økning fra 32 pst. i 2005. I omegnskommunene til Oslo har andelen som bruker personbil sunket siden 2005, men er fortsatt svært høy. I de tre andre største byene er andelen kollektivbrukere vesentlig lavere enn i Oslo. Figuren viser andeler samlet for Bergen, Trondheim og Stavanger. I 2009 var den samlede andelen som brukte bil til jobb på 55 pst. i disse byene, og 18 pst. som reiste kollektivt. I omegnskommunene var 69 pst. bilførere og 14 pst. kollektivbrukere. Andelen som reiser med kollektivtransport, på sykkel eller til fots er 64 pst. i Oslo, mens den samlede andelen for Bergen, Trondheim og Stavanger er 40 pst.

Kostnadene til drift av kollektivtransport har økt det siste tiåret. Fylkeskommunenes utgifter til dette har økt med om lag 54 pst. fra 2005 til 2010

(TØI-rapport 1197/2012). I samme periode økte bruken av kollektivtransport med 14 pst., til 505 mill. påstigninger i 2010. Samlet var fylkenes utgifter til lokal kollektivtransport om lag 10,2 mrd. kr i 2011.

Andelen som sykler har gått noe ned på landsbasis, men har økt i de byene som har satset på sykling, jf. kapittel 9.6.

9.3 Mål for den nasjonale transportpolitikken i byområdene

Regjeringen har i forbindelse med framleggingen av Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk (Klimameldingen) lagt føringer for utviklingen av transportsystemet. Klimameldingen ble behandlet og vedtatt i Stortinget 11. juni 2012 (Innst. 390 S (2011–2012) «Klimaforliket»). Her framgår det bl.a. at:

- Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. I og omkring storbyområdene skal kollektivformål og sykkeltiltak gis økt prioritet ved fordeling av samferdselsbevilgningene.

- Kollektivtransporten gis en viktig plass i NTP 2014–2023 og det skal utarbeides en kollektivhandlingsplan som oppfølging av NTP.
- Statens tilskudd til investering og drift av fylkeskommunal kollektivtransport og andre miljøvennlige transportformer skal økes. Dette skal skje ved at byområdene inngår forpliktende avtaler, for eksempel som ved Belønningsordningen. Avtalene må inneholde mål og virkemidler for økt kollektivandel, sykkel og gange, og tiltak for redusert bilbruk. Det er en forutsetning at miljømål vektlegges og nås i slike helhetlige bymiljøavtaler.
- Jernbanens rolle i transportsystemet skal styrkes. Investeringene i jernbanen økes, særlig rundt de største byene.
- Det skal i NTP 2014–2023 legges fram en sykkelstrategi med økte bevilgninger til tiltak for syklist og fotgjenger, slik at den årlige bevilgningen ved utgangen av første del av NTP-perioden er dobbelt så høy som i 2012.
- Kommunene oppfordres til å utvikle en helhetlig parkeringspolitikk.

I tråd med Klimaforliket legger regjeringen til grunn at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. Hovedutfordringen er å gjøre miljøvennlig transport så attraktiv at det foretrekkes framfor privatbil. Dette krever at det innføres restriktive tiltak og tiltak som gjør det mer attraktivt å sykle og gå. Samtidig må det utvikles kollektivtilbud med høy kvalitet og kapasitet. Et viktig moment her er at arealbruk for bolig og næring gir et passasjergrunnlag som bygger opp under kollektivtilbudet. Samtidig er det viktig at kollektivtransport, sykkel og gange sikres god framkommelighet og kapasitet. Videre er det viktig å utvikle et hovedvegnett som leder trafikken utenom bykjerner.

Målet i Klimaforliket knytter seg til persontransport og vil isolert sett kunne redusere framtidig behov for vegutbygging i byområdene. Når det gjelder næringstransport ventes det en økning i trafikken i takt med befolkningsutvikling og økonomisk vekst. Dette innebærer at det i og rundt de store byene fortsatt vurderes utvikling av regionale vegsamband, for å bedre framkommeligheten for gods- og næringstrafikk uten å legge til rette for mer privatbiltransport og til økt framkommelighet for kollektivtransport med buss. Tidsdifferensierte bompengesatser og kjøprising vil være effektive virkemidler for å bedre framkommeligheten for næringstransport.

9.4 Flere skal reise kollektivt, sykle og gå

Beregninger utført av transportetatene viser at dersom trenden i transportetterspørselen vedvarer i løpet av planperioden vil antall bilturer per døgn i de fire største byområdene øke fra 3,5 mill. i 2014 til 4,1 mill. i 2024. Dette tilsvarer en økning i biltrafikken på 17 pst., og innebærer at andre transportformer må håndtere om lag 600 000 flere daglige reiser dersom biltrafikken ikke skal øke i de største byområdene. Disse reisene kommer i tillegg til den underliggende veksten for disse transportformene i perioden, jf. kapittel 3.

Regjeringen mener det er viktig å møte den økte etterspørselen etter transport med styrket innsats for kollektivtrafikk, syklist og fotgjenger i byområdene, og legger i denne planen fram en rekke tiltak som vil bidra til å nå dette målet. Hovedgrepet i regjeringens kollektivtransportstrategi, jf. kapittel 9.5, er å prioritere tiltak som bedrer framkommeligheten for kollektivtransport i storbyområdene, bl.a. ved at det legges til rette for økt kapasitet i infrastrukturen for kollektivtransport. Et viktig ledd i dette er investeringene i økt kapasitet på jernbane. Dette vil bidra til å gi et vesentlig forbedret togtilbud for lokal- og regionaltrafikken i og rundt de større byområdene, og vil gi flere reisende med tog. Dette er spesielt viktig for arbeidsreiser. Videre vil regjeringen sette av 16,9 mrd. kr inkl. mva. (13,5 mrd. kr ekskl. mva.) i tiårsperioden til tiltak i byområdene gjennom de helhetlige bymiljøavtalene. I tillegg vil det settes av 9,2 mrd. kr til Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene, og 8,2 mrd. kr inkl. kompensasjon for mva. (7 mrd. kr ekskl. kompensasjon for mva.) til satsing på tilrettelegging for syklist og fotgjenger.

Et velfungerende kollektivtilbud i områder med mange boliger og/eller arbeidsplasser og skoler gir mindre køer, bedre framkommelighet for både persontransporten og næringslivets transporter, og reduserer behovet for nye veginvesteringer. Kollektive transportmidler krever langt mindre areal enn personbil for å transportere like mange personer. Dette er særlig viktig i områder med sterkt press på arealbruken. Arealutviklingen i byene må legge til rette for fortetting rundt og enkel atkomst til kollektivknutepunktene. Viktige lokale tiltak for å styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft er å bygge opp under trafikkgrunnlaget og sørge for effektiv drift av kollektivtransporten. Et godt kollektivtilbud kan også ha betydelige miljø- og klimagevinster. Videre medfører et godt kollektivtilbud ofte positive hel-

seeffekter siden en kollektivreise også innebærer at de reisende sykler eller går. Dette øker hverdageffektiviteten og reduserer støy- og luftforurensning.

For å være attraktivt må kollektivtransporten i byområdene tilby konkurransedyktig reisetid, høy punktlighet og høy frekvens, i tillegg til god komfort og muligheter til effektive overganger mellom transportmidler. Det er videre viktig at kostnadene knyttet til reisen kan konkurrere med personbilen. Dette krever betydelige investeringer i egne traseer og egnet materiell. I tillegg må det prioriteres betydelige midler til drift av kollektivtransporten.

Det er et stort behov for å styrke kapasiteten, tilgjengeligheten og kvaliteten i kollektivtilbudet i byene. Spesielt i rushperiodene vil styrking av tilbudet gi økte driftskostnader for kollektivtrafikken og føre til økt tilskuddsbehov. Dette kan innebære krevende prioritering av ressurser for fylkeskommunene de neste tiårene. Imidlertid viser analyser at alternative løsninger til å ta veksten med kollektivtrafikk, sykkel og gange vil bli mer kostbare for samfunnet (Urbanet Analyse 23/2011, 36/2012). Utenom rushtidene er det ofte mye ledig kapasitet både på infrastrukturen og kollektivtransportmidlene.

Det er kostbart å utvikle nye høykvalitets kollektivtilbud som bybaner og t-baner. Skinnegående kollektivtransport kan tilby større kapasitet og ofte bedre framkommelighet enn busslinjer. Slike investeringer bør bare vurderes i de største byområdene hvor det ventes et framtidig trafikkgrunnlag som gjør baneløsninger hensiktsmessig. I de fleste byene vil utvikling av høykvalitets bussnett være et viktig grep for å oppnå bedre transport og bymiljø.

Planleggingen av transporttiltak skal effektiviseres, jf. omtale i kapittel 6. Andre verktøy som har til hensikt å gi store samfunnsmessige gevinster er under utvikling. Eksempelvis utarbeider regjeringen statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Erfaringer fra bruk av tidligere planretningslinjer, ny kunnskap om sammenhenger, samt endring i politikk og lovutvikling på feltet vil gjøre oss enda bedre rustet til å planlegge arealbruken i tråd med målene for transportsektoren. Gjennom utredninger og økt samarbeid mellom aktørene som tilrettelegger for kollektivtransport vil kunnskap om gode løsninger kunne utvikles og videreføres. Å sørge for oppdatert kompetanse om hvordan vel fungerende kollektivtransportløsninger utvikles er en sentral oppgave. Som følge av forvaltningsreformen har fylkeskommunene fått økt ansvar.

For å utvikle gode transportløsninger er det viktig at fylkeskommunene, kommunene og staten utvikler og deler kompetanse om kollektivtransport. På lengre sikt er det aktuelt å øke den generelle kompetansen om sammenhengen mellom byutvikling og transportbehov, og spesielt miljøvennlig transport. Behovet for mer langsiktig kunnskapsutvikling på dette feltet vil bli vurdert i forbindelse med nytt transportforskningsprogram, jf. omtale i kapittel 3. Videre vil Samferdselsdepartementet se nærmere på hvordan det kan hentes inn bedre data om transportutviklingen i de største byområdene for å kunne vurdere årlige resultater og effekter.

Transportetatene har beregnet at dersom det oppnås nullvekst i biltrafikken i de ti største bykommunene, vil utslippene fra vegtrafikken kunne reduseres årlig med opp mot 1 mill. tonn CO₂ i forhold til referansebanen, dvs. rundt 10 pst. av utslippene fra vegtrafikken.

9.5 Helhetlig bytransportpolitikk – mer målrettet samarbeid i byområdene gjennom helhetlige bymiljøavtaler og strategi for kollektivtransport

Ansvar for transportpolitiske virkemidler i by er delt mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. Gjennom forvaltningsreformen fikk fylkeskommunene fra 1.1.2010 et betydelig økt ansvar innen transportsektoren. Fylkeskommunene og kommunene har i dag ansvaret for lokal kollektivtransport (unntatt jernbane), investeringer i fylkesvegnett og kommunalt vegnett, arealbruk, kjøprising og parkeringspolitikk. Statens innsats består av utvikling av infrastruktur for jernbane og kjøp av togtenester, investeringer i riksveger og midler innenfor programområdene, opplegg for brukerbetaling (som forutsetter lokal tilslutning) og midler gjennom Belønningsordningen.

Denne delingen gjør at gode helhetlige transportpolitiske løsninger stiller store krav til hvordan forvaltningsnivåene løser oppgavene sine. Virkemidlene har størst effekt om de vurderes og doseres innenfor en samlet tiltakspakke. Det ligger en betydelig utfordring i at forvaltningsnivåene ikke nødvendigvis har sammenfallende interesser og mål i sine prioriteringer. Regjeringen vil legge til rette for bedre samordning mellom forvaltningsnivåene gjennom å innføre et nytt avtale regime for samarbeid i storbyområdene. Regjeringen prioriterer videre i denne planen en rekke virkemidler for å styrke kollektivtransporten, og vil

utarbeide en handlingsplan for kollektivtransport, jf. kapittel 9.5.6.

9.5.1 Nye helhetlige bymiljøavtaler gir samordnet virkemiddelbruk

I Klimaforliket er det bred politisk enighet om at i og omkring storbyområdene skal kollektivformål og sykkeltiltak gis økt prioritet ved fordeling av samferdselsmidlene. Regjeringen går inn for at det skal innføres helhetlige bymiljøavtaler. Disse avtalene skal inneholde mål og virkemidler som øker andelen reisende med kollektivtransport, sykkel og til fots, og tiltak som reduserer privatbilbruken. Miljømål skal særlig vektlegges og trafikksikkerheten skal bedres.

Forpliktende avtaler mellom ulike forvaltningsnivåer er i noen grad etablert politikk gjennom Nasjonal transportplan 2010–2019. Regjeringen vil styrke og videreutvikle formelle arenaer for samarbeid. Disse arenaene skal lede fram til langsiktige og helhetlige bymiljøavtaler der staten, fylkeskommunene og kommunene har definert og forpliktet seg til å følge opp felles mål. Det er en forutsetning at alle aktørene oppfattes som likeverdige parter og at det blir en gjensidig forpliktelse til å oppfylle avtalene.

Helhetlige bymiljøavtaler representerer en samarbeidsform som rettes inn mot storbyområdene, som her defineres som de ni byområdene som inngår i Framtidens byer. Dette omfatter byområdene Oslo-området, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Stavangerregionen, Buskerudbyen, Fredrikstad/Sarpsborg, Porsgrunn/Skien, Kristiansandsområdet og Tromsø. Regjeringen legger til grunn at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange i disse storbyområdene, jf. kapittel 9.3.

9.5.1.1 Fra bypakker til helhetlige bymiljøavtaler

Bypakker er et samlebegrep for den aktiviteten og transportpolitikken som inngår i en bompengordning eller en ordning med lokal drivstoffavgift i et byområde. Fundamentet i ordningen er som regel et bompengeplegg, og midler fra statlige og/eller lokale myndigheter. Dagens bypakker er ofte et samarbeid for å finansiere infrastruktur generelt og drift av kollektivtransport, samt andre aktuelle miljø-, framkommelighets- og trafikksikkerhetstiltak. De er tuftet på lokale vedtak og transportbehov. Staten går inn med midler på sitt ansvarsområde, og tilsvarende gjøres fra lokale myndigheters side.

Med utgangspunkt i de eksisterende bypakkene vil staten ta initiativ overfor storbyområdene til forhandlinger om nye helhetlige bymiljøavtaler innenfor et felles rammeverk. Også lokale myndigheter kan ta et slikt initiativ. Storbyområdene har i stor grad felles utfordringer, men de har ulike utgangspunkt med hensyn til arealplanlegging, tilbud for kollektivreisende, sykklister og fotgjengere og utvikling av et hovedvegnett som leder trafikken utenom bykjernen. Videre har dagens bypakker ulike tidsløp, og det er betydelige variasjoner i styringssystemer, målstruktur og status. Bypakkene vil derfor være aktuelle for reforhandlinger på forskjellige tidspunkt. Det nye avtaleregimet må være fleksibelt slik at det både tas hensyn til de lokale variasjonene i dagens bypakker og de ulike behovene i de enkelte storbyområdene. Overgangen fra bypakker til helhetlige bymiljøavtaler må være en dynamisk prosess der opparbeidet kunnskap og lokalt fastsatte mål blir tatt hensyn til. Avtalene skal likevel ha noen klart definerte felles rammer og felles krav til hvilke tema som skal inngå, og til hva som skal være avtalt og vedtatt.

Det er også aktuelt for staten å gå inn i forhandlinger med storbyområdene som i dag ikke har bypakker. Også blant disse byområdene vil utfordringene knyttet til miljø og framkommelighet variere, og det vil være ulike behov for statlig innsats. Samarbeid mellom forvaltningsnivåene bør likevel følge prinsippene for helhetlige bymiljøavtaler, men tiltakspakkenes omfang kan bli mindre enn for de største byområdene.

Regjeringen vil raskt sette i gang arbeidet med reforhandling av dagens bypakker med utgangspunkt i det nye rammeverket. Det må være gjennomført KVVU for de byområdene som omfattes av dette rammeverket. Der det er behov for dette skal KVVU-ene suppleres med tilleggsvurderinger av hva som må til for å nå målet i Klimaforliket om at persontransportveksten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dagens bypakker må over tid reforhandles til helhetlige bymiljøavtaler med bakgrunn i målformuleringene i Klimameldingen, og en samlet plan for hvordan trafikk- og miljøutfordringene skal løses på kort og lang sikt.

I byområder som ikke er aktuelle for helhetlige bymiljøavtaler, vil regjeringen åpne for at det kan etableres tradisjonelle bypakker dersom det tas initiativ til dette lokalt. Det er en forutsetning at trafikantbetaling ligger til grunn for etableringen av slike bypakker.

9.5.1.2 Strukturen i helhetlige bymiljøavtaler

Felles rammeverk som grunnlag for forhandlinger

Regjeringen vil arbeide videre med konkretisering av rammeverket for helhetlige bymiljøavtaler som blir presentert i denne planen. Rammeverket må ta høyde for det enkelte byområdets individuelle utfordringer. En slik konkretisering må ligge til grunn før de første bypakkene reforhandles.

KVU/KS1 danner et viktig grunnlag for videre planlegging av transportsystemet i et byområde og forhandlinger om helhetlige bymiljøavtaler. Før avtaleinngåelse skal det foreligge en KVU som er eksternt kvalitetssikret (KS1). Regjerings føringer må være fulgt opp.

De siste årene er det gjennomført slike utredninger for en rekke byområder. Flesteparten ble utarbeidet før Klimaforliket forelå. Det vil derfor være behov for å synliggjøre hvilke tiltak som er nødvendige i hvert enkelt byområde for å nå det overordnede målet i Klimaforliket om å ta persontransportveksten med kollektivtransport, sykling og gange. De foreslåtte tiltakene i KVU/KS1 vil trolig ikke være tilstrekkelige. Det kan også være nødvendig å ta i bruk andre virkemidler som støtter opp under kollektivtransport, sykling og gange, men som ikke inngår i de foreslåtte tiltakene. Restriktive tiltak og mer kompakt arealbruk med fortetting rundt knutepunkt er viktige eksempler. Modellene som benyttes i KVU-ene gir heller ikke grunnlag for å vurdere hvor stor andel av trafikkveksten som kan tas med sykling og gange, og det er svakheter knyttet til analyser av kollektivtransport. Transportetatene vil derfor gjøre nye faglige vurderinger utover det som ligger i gjennomførte KVU/KS1. Slike supplement vil være et viktig grunnlag i forhandlingene og i den videre planleggingen.

I forhandlingene utarbeides det en samlet plan for hvordan trafikk- og miljøutfordringer i byområdet skal løses på kort og lang sikt. Det bør legges til grunn en tidshorisont på 10 til 20 år med rulling av avtalene hvert fjerde år. Staten vil legge stor vekt på at det utvikles et godt tilbud for kollektivtrafikanter, syklende og gående, samtidig som varetransport ivaretas. Det vil være en forutsetning med restriktive tiltak rettet mot privatbiltrafikken for å oppnå mål om endret transportmideldfordeling. Berørte kommuner og fylkeskommuner forplikter seg til en arealbruk som bl.a. bygger opp under kollektivtransport, sykling og gange. Lovverket for universell utforming må legges til grunn.

De helhetlige bymiljøavtalene baseres på mål- og resultatstyring. Det må derfor ligge klart defi-

nerte mål og delmål til grunn for tiltakspakkene. I forhandlingene vil staten være pådriver for at lokale myndigheter vedtar ambisiøse mål både på kort og lang sikt. Lokalt vedtatte mål må harmonere med nasjonale mål og bygge opp under det overordnede målet i Klimaforliket. Målene skal være kvantifiserte, tidfestede og etterprøvbare, og de skal være en del av en samlet transportpolitikk slik at bidraget til nasjonale mål blir så stort som mulig.

Transportetatene gjør faglige vurderinger av om tiltakene i avtalen vil kunne gi forventet måloppnåelse.

Før avtaleinngåelse må det foreligge en finansieringsplan, og brukerbetaling må være avklart. Både investeringer i og drift av lokal kollektivtransport kan inngå i avtalene. Dagens ansvarsdeling for finansiering av kollektivtransport skal ligge fast, og de nye avtalene innrettes slik at denne ansvarsdelingen ikke undergraves. Partenes bidrag til finansiering avtales gjennom forhandlinger om hvilke resultater som skal oppnås. Bidragene vil i hovedsak være basert på forpliktelser, og ikke oppnådde resultater.

De generelle kravene til innhold og hva som skal være avtalt eller vedtatt i en helhetlig bymiljøavtale er oppsummert i boks 9.1. Alle kravene skal være oppfylt før en avtale inngås.

Finansiering

For å få gode helhetlige bymiljøavtaler er det avgjørende at staten har midler i forhandlingene med bykommunene og fylkeskommunene. Regjeringen har i denne planen lagt opp til en betydelig satsing for å løse transportutfordringene i de største byområdene. Det er derfor satt av 13,5 mrd. kr ekskl. kompensasjon for mva. til dette formålet. Bruken av disse midlene vil sees i sammenheng med bruk av belønningsmidler og inngår i framtidige helhetlige bymiljøavtaler. Bruken av midlene vil bli avklart gjennom avtaler mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. For beregning av merverdiavgift legges beregningsteknisk til grunn de samme forutsetningene som tidligere lå til grunn for programområdene. Dette vil bli vurdert nærmere i neste NTP når en har mer kunnskap om bruk av midlene.

Denne bypotten på 13,5 mrd. kr ekskl. kompensasjon for mva (16,9 mrd kr inkl. kompensasjon for mva) kommer i tillegg til store investeringstiltak på veg og jernbane, tiltak for syklist og fotgjengere og Belønningsordningen. Staten vil prioritere midler til byområdene der det vil gi best måloppnåelse i henhold til nasjonale mål.

Boks 9.1 Generelle krav til rammer, avklaringer og vedtak i helhetlige bymiljøavtaler

- KS1:
 - KVVU og KS1 for byområdet transport-system er gjennomført. Regjeringens føringer er fulgt opp.
 - Gjennom KVVU/KS1 er det synliggjort hva som må til for at persontransportveksten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. KVVU/KS1 suppleres dersom dette ikke er tilfelle.
 - Om nødvendig er KS2 for større enkeltprosjekt gjennomført.
- Mål og innsatsområder:
 - Klimaforlikets mål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange legges til grunn.
 - Langsiktige mål og mer kortsiktige etappemål er vedtatt.
 - Lokalt vedtatte mål harmonerer med nasjonale mål.
 - Hovedinnsatsområder er avklart mellom partene. Det kan f.eks. være stamnett for kollektivtrafikken, større kollektivinvesteringer og hovednett for syklende og gående.
 - Innføring av restriktive tiltak må være avklart.
- Arealplanlegging:
 - Regional eller interkommunal arealplan etter plan- og bygningsloven er vedtatt eller vedtatt utarbeidet/revidert i tråd med målene i den helhetlige bymiljøavtalen, og med intensjon om en konsentrert arealbruk som bygger opp under knutepunkt og mer kollektivtransport, sykling og gange. Det forutsettes at føringer fra regionale eller interkommunale planer følges opp i den kommunale arealplanleggingen.
- Finansiering:
 - Brukerbetaling som bidrag til finansiering er avklart. Det er gjort nødvendige vedtak på kommunalt og fylkeskommunalt nivå i tråd med kravene for ordinære bompengepakker.
 - De ulike forvaltningsnivåenes bidrag til finansiering er konkretisert og vedtatt lokalt. Staten gjør sitt vedtak ved behandling i Stortinget.
 - Drift av kollektivtilbudet er avklart. Dersom en økning av tilbudet skal inngå, må dette være avklart.
- Styringssystem:
 - System for styring av gjennomføringen og oppfølging av økonomi er avtalt.
 - Indikatorsystem for måloppfølging er avtalt.

Det er dokumentert store investeringsbehov i fylkeskommunal infrastruktur for kollektivtransport. Dette er investeringer som ofte er så omfattende at fylkeskommunene og Oslo kommune har store utfordringer knyttet til finansieringen med dagens inntekter. Regjeringen åpner derfor for at det kan gis statlig investeringsstøtte gjennom de helhetlige bymiljøavtalene til fylkeskommunal kollektivinfrastruktur av stor nasjonal interesse, for eksempel T-bane i Oslo, bybane i Bergen og høykvalitets busstilbud i Trondheim.

Konkrete tiltak vil variere ut fra lokale forhold. Det er bl.a. aktuelt å bruke de statlige midlene i de helhetlige bymiljøavtalene til tiltak som bedrer kollektivtrafikkens framkommelighet, styrker viktige lenker i kollektivsystemet og legger til rette for syklistene og fotgjengere. Dette omfatter bl.a. investeringer i knutepunkt, holdeplasser, kollektivfelt og gang- og sykkelveger. Det må også vurderes tiltak som bedrer framkommeligheten for

varetransporten uten å gi mer kapasitet til privatbil. Statens virkemidler i transportsektoren samordnes i de helhetlige bymiljøavtalene.

Inntekter fra langsiktig brukerbetaling (bompenger) i byområder kan etter dagens opplegg brukes til et økt kollektivtilbud. Det er en del krav knyttet til mulighetene for bruk av bompenger til drift, jf. Ot.prp. nr. 15 (2007–2008). I forslaget til en bompengepakke må det foreligge en helhetlig framstilling som tydeliggjør hvordan trafikk- og miljøutfordringene skal håndteres på kort og lang sikt. Bompenger til driftstiltak skal, som bompenger til andre tiltak, nyttes på en slik måte at de etter en avgrenset tidsperiode har bidratt til å nå målene som er definert for bompengepakken. Bruk av bompenger til drift skal være et supplement til den ordinære innsatsen til transportformål over offentlige budsjett.

Dersom byområdene vedtar køprisingsordninger, kan også inntekter herfra brukes som drifts-

tilskudd til kollektivtrafikken. Kjøprising er et lokalt virkemiddel, og det vil ikke bli innført kjøprising uten lokal tilslutning. Dette vil kunne gi et viktig supplement til fylkeskommunens midler til driftstilskudd til kollektivtrafikken. Samferdselsdepartementet mener kjøprising er et godt egnet virkemiddel for å løse byenes transport- og miljøutfordringer. Det legges ikke opp til at staten skal gi ekstraordinære tilskudd til drift utover rammetilskuddsordningen og Belønningsordningen, i tillegg til bompenger og eventuelle midler fra kjøprising innenfor de helhetlige bymiljøavtalene.

Arealbruk som bygger opp under et effektivt og miljøvennlig transportsystem

Arealbruk er et viktig premiss for utviklingen i transportetterspørselen. I en samordnet areal- og transportplanlegging må det tas hensyn til at de største byområdene strekker seg over mange kommuner, og for enkelte byområders vedkommende flere fylker. Fylkeskommunene og staten har derfor viktige roller. Hovedansvaret ligger likevel hos kommunene som skal ivareta mange hensyn i sin arealplanlegging. For å styrke kommunenes incentiver for å tilrettelegge for en arealbruk som bygger opp under effektive og miljøvennlige transportsystemer i byområdene, må arealplanlegging innlemmes i de helhetlige bymiljøavtalene. Fylkeskommunenes og kommunenes forpliktelser for arealbruk i slike avtaler bør nedfelles i regionale eller interkommunale og kommunale arealplaner.

Det mangler i dag god faglig metodikk for å kunne vurdere effektene av ulik arealbruk. Samferdselsdepartementet vil be transportetatene arbeide videre med å utvikle modeller og indikatorer på dette området.

Regional planmyndighet skal etter plan- og bygningsloven utarbeide en regional planstrategi hvert fjerde år. De første regionale planstrategiene ble utarbeidet i 2012. Etter at en regional planstrategi er godkjent med kongelig resolusjon kan det utarbeides regionale planer med tilhørende handlingsprogram som rulleres årlig. En slik regional plan kan danne grunnlag for vedtak av fylkeskommunale forpliktelser i en helhetlig bymiljøavtale dersom det inngår en areal- og transportdel, jf. også kravet om helhetlig plan i vegloven § 27 om bruk av bompenger til driftstiltak for kollektivtransport og regelverket om kjøprising.

Etter plan- og bygningsloven skal alle kommuner ha utarbeidet kommunale planstrategier. Dersom bare én kommune berøres av en helhetlig bymiljøavtale, vil en kommunal planstrategi eller

påfølgende kommuneplan med arealdel kunne utgjøre grunnlag for å avklare kommunens forpliktelser i en avtale. Plan- og bygningsloven har også bestemmelser for interkommunale planer dersom det er aktuelt å utvikle planer som spenner over flere kommuner.

Det er en utfordring at det i dag tar lang tid å få vedtatt regionale og kommunale planer. I praksis vil det ikke alltid være mulig å kreve vedtak om en ny regional eller interkommunal plan og kommunal planstrategi eller plan som grunnlag for fylkeskommuners og kommuners forpliktelser i en helhetlig bymiljøavtale. Staten vil derfor stille krav om at regional arealplan er vedtatt, eller at regionale planmyndigheter forplikter seg til å utarbeide eller revidere planer i tråd med målene i den helhetlige bymiljøavtalen. Tilsvarende vedtak eller forpliktelser for interkommunal plan kan erstatte dette. Senere innlemming i aktuelle kommuneplaners arealdel forutsettes. Kravene bør også gjelde for påfølgende rulleringer i avtaleperioden. På denne måten vil fylkeskommuner og kommuner selv kunne velge den mest hensiktsmessige planformen og prosessen for å fatte nødvendige vedtak ut fra lokale prioriteringer.

Håndtering av investeringer og drift i jernbanenettet og kjøp av persontransport med tog

Midler til drift av og investeringer i jernbane skal i utgangspunktet ikke inngå i forhandlinger om helhetlige bymiljøavtaler. Slike tiltak forutsetter ofte høye bevilgninger og en helhetlig vurdering av lengre strekninger eller større områder. Store jernbaneprosjekt har betydning for det nasjonale transportsystemet. Staten skal derfor fortsatt ha ansvaret for disse innsatsområdene.

Enkelte jernbaneinvesteringer vil kunne ha stor betydning for det samlede transportsystemet i et byområde. Ofte har lokalpolitiske prioriteringer en direkte effekt på nytten av investeringen. Dette gjelder særlig arealdisponeringen i en kommune. I slike tilfeller vil det kunne være aktuelt, som del av en helhetlig bymiljøavtale, å stille krav til lokale myndigheter om å legge til rette for en utvikling som bygger opp om jernbaneinvesteringer.

I byområder der jernbanen er eller kan bli en viktig del av det lokale kollektivtilbudet, kan det være hensiktsmessig at kjøp av persontransport med tog inngår i de helhetlige bymiljøavtalene, for eksempel ved at staten og fylkeskommunen blir enige om føringer for et samordnet ruteopplegg og fordeling av billettinntektene mellom tog og øvrig kollektivtransport. Med en riktig incentiv-

struktur i avtalene kan dette være en løsning som bidrar til å bygge ned de strukturelle barrierene som i dag kan hindre et samlet godt kollektivtilbud, jf. kapittel 9.5.4.

Politisk behandling og avtaleinngåelse

Når alle de generelle kravene til en helhetlig bymiljøavtale er oppfylt, jf. boks 9.1, skal kommunenes og fylkeskommunenes forpliktelser nedfelles i politiske vedtak, som for bompengeproposisjoner. Disse vedtakene gjengis i en stortingsproposisjon sammen med en beskrivelse av de statlige forpliktelsene. Omtalen bør inkludere store prosjekt, restriktive tiltak, rammer for mindre tiltak, hovedinnsatsområder og mål. Staten forplikter seg gjennom stortingsbehandlingen av proposisjonen. Etter at alle forvaltningsnivåene har gjort sine vedtak, inngås en helhetlig bymiljøavtale. Denne avtalen kan etter nærmere vurdering også omfatte relevante forhold som ikke inngår i stortingsproposisjonen.

Avtalene er å anse som politiske intensjonsavtaler og vil ikke være juridisk bindende. Partene er bundet gjennom politiske vedtak, og det tas forbehold om den økonomiske oppfølgingen i de årlige budsjetter. Alle parter kan si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom øvrige parter ikke følger opp sine forpliktelser i avtaleperioden. Likevel ligger det en sterk forpliktelse i en felles underskrevet avtale. Staten har et særskilt ansvar for å opptre forutsigbart.

Styringsmodell for gjennomføring

For alle helhetlige bymiljøavtaler må det være et system for styring og politisk forankring. I eksisterende bypakker er det noe variasjon mellom de ulike byområdene i valg av styringsmodell. Det kan være flere aktuelle modeller for etablering av styringsgrupper innenfor det nye avtaleregimet. I valg av styringsmodell må en rekke hensyn ivaretas både når det gjelder ønske om politisk forankring, faglige tilrådinger og handlekraft. Et viktig spørsmål er statens representasjon.

Det er viktig å sikre overordnet politisk styring og legge til rette for helhetlige prioriteringer og god porteføljestyring. Regjeringen vil vurdere nærmere hvilke modeller som er hensiktsmessige og om det skal legges til grunn en felles modell for alle helhetlige bymiljøavtaler.

System for porteføljestyring

De helhetlige bymiljøavtalene skal som hovedregel porteføljestyres. Prioritering av prosjekt og dosering av øvrige tiltak avgjøres løpende i perioden som følge av måloppnåelse og finansieringsgrunnlag. Et slikt system skal sikre at valg av rekkefølge på prosjekt skjer basert på de overordnede målsettingene for avtalene. Detaljeringsgraden i tiltakspakkene som inngår i de helhetlige bymiljøavtalene må vurderes med utgangspunkt i at prinsippet om porteføljestyring skal gjelde.

Endringer i kostnader, finansieringsgrunnlag og kunnskap om virkninger av innsatsen kan gi behov for å justere kursen underveis. I de helhetlige bymiljøavtalene bør det derfor være et opplegg for faglig utredning og evaluering slik at porteføljestyringen baseres på oppdatert kunnskap. Dersom det viser seg at tiltakspakken må justeres for å nå målene i avtalen, gjøres det gjennom det avtalte systemet for styring.

Årlig rapportering utvikles ut fra behov og bør ha hovedvekt på mål, virkninger og økonomi. Oppfølging av de helhetlige bymiljøavtalene skal rapporteres til og følges opp av Stortinget, berørte fylkeskommuner og kommuner. Behovet for årlig omtale i statsbudsjettet vurderes individuelt. Avtalene i de fire største byområdene vil bli omtalt hvert fjerde år i forbindelse med Nasjonal transportplan.

9.5.2 Belønningsordningen styrkes

Formålet med Belønningsordningen er å stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene, ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med privatbil. Ordningen trådte i kraft budsjettåret 2004, og finansieres over Samferdselsdepartementets budsjett.

Ordningen er primært en incentivordning for å oppnå mål om økt konkurransekraft for kollektivtransporten. Samferdselsdepartementet inngår flerårige avtaler med byområder og betaler årlige tilskudd på grunnlag av rapportering av resultater året før. De ni storbyområdene som også er aktuelle for helhetlige bymiljøavtaler kan søke om midler fra ordningen.

Avsetningen i statsbudsjettet til Belønningsordningen i 2013 er på 673,1 mill. kr. Regjeringen har altså nådd målet fra forrige NTP om en dobling av midlene fra 2009 til 2013. Gjennom behandlingen av Klimameldingen ble det bestemt at ordningen skal økes med 250 mill. kr for hvert av årene 2013 og 2014.

Belønningsordningen ble i 2012 evaluert av Urbanet Analyse og Nivi Analyse. Evalueringen viste at utvidelsen fra ettårige til fireårige avtaler har ført til en vridning mot mer langsiktige tiltak, og da særlig framkommelighetstiltak. Økt vekt på restriktiv virkemiddelbruk trekkes også fram som et viktig resultat av ordningen. Det konkluderes med at ordningen med langsiktige belønningsavtaler bør videreføres, men at ordningens innretning bør endres noe.

På bakgrunn av bl.a. Klimaforliket i 2012, evaluering av ordningen og tilpasning til helhetlige bymiljøavtaler vil retningslinjene for ordningen bli revidert for avtaler gjeldende f.o.m. 2014. Revisjonen av retningslinjene vil ta utgangspunkt i at avtaleperioden kan utvides til maksimalt 8–10 år, avhengig av konkrete forhold knyttet til det enkelte byområdet, men at avtalen reforhandles hvert fjerde år. Videre skal styring av belønningsavtalene legges vekt på mål og resultat, og avtalen bør innholde delmål som det kan styres etter.

Belønningsmidlene bør ikke bare brukes til drift, men også til mer varige investeringstiltak i kollektivsystemet. Tiltak for å få flere til å sykle og gå kan innlemmes i avtalen. Administreringen av ordningen skal justeres. Byområder som kan dokumentere at de vil oppnå resultater i tråd med målsettingen prioriteres, dvs. som et minimum at biltrafikken i det aktuelle området ikke vil øke i avtaleperioden. Det forventes derfor at byområdene har solide data om bl.a. transportmiddelfordeling som er etterprøvbare og sammenliknbare med andre byområder. Regjeringen vil fortsette å prioritere byområder som bruker kjøprising, differensierte bompengesatser eller andre tiltak med trafikkregulerende effekt.

Belønningsordningen styrkes med 500 mill. kr fram til og med 2014. Det kan åpnes for en sterkere satsing på miljøvennlige transportformer og avtaleinngåelse om belønningsordning med flere byer enn i dag. En slik satsing må være en del av en helhetlig bypolitikk fra statens side.

9.5.2.1 *Forholdet mellom Belønningsordningen og helhetlige bymiljøavtaler*

Belønningsordningen har en annen karakter enn dagens bypakker siden den er en ordning for statlig tildeling av midler som «belønner» lokale myndigheters innsats. Belønningsmidler kan gjøre det lettere å få gjennomslag for nødvendige og ofte upopulære tiltak.

I de nye helhetlige bymiljøavtalene er det en forutsetning at alle aktørene oppfattes som likeverdige parter og at det oppnås en gjensidig for-

pliktelse til å oppfylle felles mål som er definert i avtalene. Dette er likevel ikke til hinder for at staten kan stille krav til for eksempel kommunenes arealbruk som forutsetning for at staten skal være villig til å bruke statlige midler (for eksempel til jernbane- og veginvesteringer).

Belønningsordningen innebærer at lokale myndigheter søker staten om å få tildelt statlige midler, og at staten stiller krav til måloppnåelse. Midlene benyttes primært på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde. Disse midlene utgjør en relativt liten andel av det som totalt brukes av midler i byområdene.

Innenfor dagens belønningsordning ligger det til grunn at en søknad om flerårige tildelinger må samsvare med eventuelle eksisterende bypakker, jf. retningslinjene til Belønningsordningen. Dette prinsippet videreføres ved overgangen fra bypakker til helhetlige bymiljøavtaler.

Flere byer som i dag har bypakker omfattes også av Belønningsordningen. Byområder kan inngå både belønningsavtale og en helhetlig bymiljøavtale med statlig innsats, siden disse ordningene vil virke parallelt noen år framover. At et byområde omfattes av flerårige belønningsavtaler skal ikke være til hinder for å inngå en helhetlig bymiljøavtale. Det er imidlertid et mål at de to avtaleformene på sikt skal utgjøre en samlet ordning.

De to ordningene vil omfattes av generelle rammeverk. I konkrete avtaler innenfor de to ordningene vil det bli utformet mål for hvert enkelt byområde. Rammeverk og mål i de to ordningene må samsvare for de konkrete byområdene. Staten må i slike tilfeller samordne sine virkemidler slik at den samlede innsatsen i det enkelte byområdet blir sett i sammenheng, og avtalene må gjøres så fleksible at byer både kan motta belønningsmidler og inngå helhetlige bymiljøavtaler.

9.5.3 **Dokumentasjon av resultater – indikatorer**

I den videre utviklingen av helhetlige bymiljøavtaler må det sikres at effektene av tiltak kan dokumenteres. Fokuset på dokumenterte effekter er forsterket gjennom Klimaforliket.

For å nå målet om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, er det viktig å skille mellom økt kollektivtrafikk på bekostning av biltrafikken og økt kollektivtrafikk på bekostning av sykkel/gange eller økt kollektivtrafikk isolert sett. Det er derfor viktig å få fram objektive tall på transportmiddelfordelingen, og spesielt kollekti-

vandeler for byene. Disse tallene må være etterprøvbare og sammenliknbare over tid og på tvers av byområdene. Det er bl.a. ønskelig å videreutvikle kollektivstatistikken som utarbeides av Statistisk sentralbyrå og å utvikle sammenliknbare reisenedata for de fire største byområdene. Statens vegvesen vil arbeide videre med et felles indikatorsett for byområdene, og gjennomfører også sykkeltegninger for å dokumentere resultater.

Det forutsettes at byområder som vil inngå helhetlige bymiljøavtaler og/eller avtaler innenfor Belønningsordningen dokumenterer utviklingen i transportmiddelfordelingen. Denne dokumentasjonen må basere seg på etterprøvbare og nasjonalt sammenliknbare størrelser. Det er viktig at alle parter har tillit til resultatene og at man kan sammenlikne resultatene både på tvers av byene og med nasjonale tall.

9.5.4 Samordning av lokalt togtilbud og øvrig kollektivtransport

I de største byområdene inngår lokaltogtilbudet som en del av den ordinære kollektivtransporten. Staten har ansvaret for lokaltogene, mens fylkeskommunene er kjøper og bestiller av den øvrige kollektivtransporten. Kollektivtransportens samlede konkurransevne kan styrkes gjennom bedre samordning av togtilbudet med øvrig kollektivtransport. Bedre samordning av tilbudet vil også bidra til bedre utnyttelse av eksisterende kapasitet og ressurser.

Et viktig hinder for god samordning av togtilbudet og den øvrige kollektivtransporten er at det ikke ligger gode nok incentiver i systemet til at de ulike aktørene bygger opp om hverandres tilbud. Inntektsfordelingen mellom aktørene kan gjøre det mer lønnsomt å holde på «egne» passasjerer så lenge som mulig, enn å mate til stamruter i knutepunktene. Den samlede kapasiteten utnyttes dermed ikke så godt som mulig. Et konkret resultat i enkelte korridorer er at gjennom store deler av dagen kjører tog og buss parallelt, og konkurrerer om de samme passasjerene. I byene må de miljø- og arealeffektive transportmidlene spille på lag dersom kollektivtransporten skal være et attraktivt alternativ. En rendyrking av transportmidlene, med mer mating til toget i knutepunktene, vil gjøre det mulig å øke frekvensen med samme ressursinnsats.

I praksis har det, spesielt i Østlandsområdet, vært manglende kapasitet på togtilbudet i rushperiodene. Etter hvert som det settes inn nytt materiell på de tyngste jernbanestrekningene, bør de ulike transportmidlene og aktørene i større

grad bygge opp om hverandres tilbud, snarere enn å konkurrere om de samme passasjerene. Framtidens kollektivtilbud vil i større grad enn i dag bygges opp med et tydelig stamlinjenett, og mating til stamlinjenettet i knutepunkt. Et matetilbud med høy frekvens vil gi et vesentlig bedre kollektivtilbud lokalt for den samme ressursinnsatsen. Antall avganger blir høyere, og det gir muligheter til å binde flere områder sammen lokalt enn når alle bussene kjøres til sentrum. Dette kan også være viktig for å øke tilbudet og markedsandelen for kollektivtransporten i randkommunene til de store byene og redusere de mange småturene med privatbil.

For å bedre samordningen er det en forutsetning at alle aktørene har interesse av å spille på lag med hverandre. Et viktig tiltak kan derfor være å endre prinsippene i takstsamarbeidsavtaler slik at det gis reelle incentiver til begge parter om å samarbeide om å gi de reisende et koordinert og sammenhengende transporttilbud. Videre vil det være hensiktsmessig med et tettere samarbeid mellom operatør og administrasjonsselskap for å definere hva slags tilbud som skal utvikles og hvilke transportmidler som skal betjene de enkelte områder.

Det kan også være en løsning å la deler av statens kjøp av persontransporttjenester med tog inngå som et element i helhetlige bymiljøavtaler mellom staten og lokale myndigheter. Helhetlige bymiljøavtaler er nærmere omtalt foran.

En mulighet kan være å overføre ansvaret for persontransporttjenester med tog rundt de største byområdene til fylkeskommunene. Hovedpoenget med en overføring vil være at når inntektene tilfaller én og samme aktør, vil en unngå at transportmidlene konkurrerer mot hverandre framfor å bygge opp under hverandre.

Jernbanen er et komplekst system hvor avhengighetene mellom infrastruktur og rullende materiell er mange. Dette taler for at ansvaret for infrastruktur og togtilbud bør være samlet slik at de endringer som ønskes i togtilbudene realiseres ved å gjennomføre påkrevde infrastrukturinvesteringer og investeringer i togmateriell. Et bilateralt samarbeid mellom de operative aktørene (NSB og de lokale administrasjonsselskapene) er det minst kompliserte, mens en overføring av kjøpsansvaret er mest krevende.

Samferdselsdepartementet viser til at det i Oslo-området er et etablert et samarbeidsprosjekt mellom Ruter AS og NSB AS om utviklingen av kollektivtilbudet i Sørkorridoren. Tilsvarende modeller kan være et utgangspunkt for samarbeid

i de øvrige storbyområdene hvor toget inngår som en del av det samlede kollektivtilbudet.

9.5.5 Utvikling av knutepunkt

Gode knutepunkt er en vesentlig del av et godt kollektivtransportsystem og viktige element i reisekjeden. Knutepunktens viktigste funksjon er å gi tilgang til et sammenhengende kollektivnett med mulighet for sømløse og trygge reiser for kundene. Gjennom riktig utforming og god korrespondanse kortes den samlede reisetiden ned samtidig med at antall reiseforbindelser øker. Knutepunktene skal ivareta sikker og effektiv overgang mellom transportmidlene. Ved utformingen av knutepunktene skal universell utforming legges til grunn. Det skal være attraktivt å sykle og gå til knutepunktene. Videre bør det vurderes å legge til rette for innfartsparkering, særlig ved knutepunkt og jernbanestasjoner som ligger utenfor by- og tettstedssentra og hvor det ikke er god kollektiv tilbringertransport. Innfartsparkering er særlig godt egnet ved stasjoner og holdeplasser som ligger i nærheten av hovedveger med god framkommelighet og utenfor tettsteder. Arealene i nærheten av store stasjoner og kollektivknutepunkt i byene og tettbygde områder bør først og fremst benyttes til bolig- og næringsformål med høy utnyttelsesgrad, slik at det samlede transportbehovet blir minst mulig. Dette medfører samtidig reduserte negative miljøvirkninger for samfunnet.

Jernbaneverket har i rapporten «Jernbanens stasjonsstruktur 2012 – På vei mot en mer markestilpasset stasjonsstruktur» gjennomgått stasjonsstrukturen på store deler av dagens jernbanenett. I rapporten påpekes det at dersom togtilbudet skal være konkurransedyktig bør trafikken konsentreres om knutepunkt og stasjoner med et visst trafikkgrunnlag. Færre stopp øker hastighetene og gir kortere reisetid. Redusert reisetid er imidlertid i stor grad også avhengig av at det bygges flere dobbeltspor og kryssingsspor.

Med virkning fra desember 2012 ble 17 stasjoner lagt ned. I tillegg vil tre stasjoner legges ned fra desember 2013. Disse nedleggelsene er knyttet til innføring av ny grunnrute for togtrafikken på Østlandet, og at det ved en del stasjoner vil være for høye kostnader i forhold til passasjergrunnlaget å foreta nødvendige ombygginger for å oppfylle bestemmelser om utforming av plattformer og stasjoner.

Organisatoriske forhold er ofte en hindring i utvikling av knutepunkt. De ulike aktørene må samordne planlegging og ressursbruk, og bli

enige om mål og ansvarsdeling. Det er behov for å tydeliggjøre prosessansvar og roller, finansieringsansvar og krav til fysisk utforming av knutepunkt gjennom et rammeverk for knutepunktutvikling. I arbeidet med kollektivhandlingsplanen vil Samferdselsdepartementet vurdere å utarbeide et videre opplegg for samordnet utvikling og utforming av knutepunkt for bl.a. å sørge for at utbygging og drift gjøres mer helhetlig og forutsigbart for de reisende, transportørene og omgivelsene.

Fylkeskommunene har ansvar for store deler av kollektivtransporttilbudet, og de har en viktig rolle i arealplanleggingen. De bør derfor ha et overordnet ansvar for å peke ut de viktigste stamrutene for kollektivtransport og de viktigste knutepunktene, mens kommunene bør legge til rette for hensiktsmessig arealutvikling, og særlig at det fortettes rundt kollektivknutepunktene. Knutepunktstrategier bør inngå i arbeidet med regionale planstrategier og planer. Fylkeskommunene bør også ha et overordnet ansvar for rolleavklaring ved utviklingen av knutepunktene og tilliggende områder. I finansiering og utvikling av det enkelte knutepunkt vil den etablerte ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene ligge til grunn.

9.5.6 Handlingsplan for kollektivtransport

Samferdselsdepartementet vil utarbeide en handlingsplan for kollektivtransporten. Utgangspunktet for planen er regjeringens mål om at kollektivtrafikk, sykkel og gange skal ta veksten i persontransporten i storbyområdene.

Handlingsplanen vil bl.a. berøre det nye systemet med helhetlige bymiljøavtaler, statlig medfinansiering av store kollektivinfrastrukturprosjekt på fylkeskommunens ansvarsområde, Belønningsordningen, knutepunktutvikling og tiltak for å sikre en bedre samordning mellom togtilbudet og den øvrige kollektivtransporten. Videre vil planen inneholde vurderinger av hvordan statistikken om bytransporten kan forbedres og hva som bør gjøres for å håndtere kollektivtransport bedre i eksisterende modellverktøy.

Den skal inneholde oversikt over aktuelle tiltak/virkemidler og hvem som er ansvarlig for gjennomføringen av disse. Det vil bli satt milepæler for gjennomføring av tiltakene. Arbeidet vil bli koordinert med utarbeidelsen av transportetatens handlingsprogram og ferdigstilles i løpet av 2013. Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram hovedtrekkene i handlingsplanen i statsbudsjettet for 2014.

9.5.7 Nye betalingsformer og bedre nasjonal reiseplanlegging gjør det enklere å reise kollektivt

Nye løsninger for nasjonal reiseplanlegging og elektronisk billettering er under gjennomføring for kollektivtransporten i hele landet. Dette vil gjøre det enklere å reise kollektivt. Allerede i dag benytter over 1,5 mill. kunder seg av elektroniske reisekort eller mobiltelefon når de kjøper billett på båt, buss eller bane. Antallet brukere er raskt stigende. For kundene framstår likevel mange av dagens reiseprodukter som kompliserte, etter som det fortsatt kan være vanskelig å foreta sammenhengende reiser med kollektivtransport dersom det er flere enn ett transportselskap som benyttes eller fylkesgrenser krysses.

Det er ønskelig at kollektivtrafikken skal framstå som et samlet og koordinert transportsystem som tilbyr konkurransedyktige reisealternativer til privatbilen. Tjenestene som tilbys må derfor fungere sammenhengende og sømløst fra dør til dør. Det er derfor viktig at de mulighetene som ny teknologi gir, også blir tatt i bruk. TØI har gjennomført en analyse som viser et stort potensial for samordning av reiseprodukter innen kollektivtransporten (TØI-rapport 1233/2012). I rapporten framgår det at selv uten endringer i gjeldende takstmyndighet vil det være mulig å gjennomføre betydelig forenkling og samordning. Samferdselsdepartementet vil se nærmere på mulighetene et nasjonalt takstsystem vil kunne gi, og arbeide videre for bedre nasjonal reiseplanlegging.

9.6 Regjeringens sykkelstrategi

Regjeringen har som mål å øke sykkelandelen fra dagens 4 pst. til 8 pst. innen utgangen av planperioden ved å:

- Sette av 8,2 mrd. kr inkl. kompensasjon for mva. (7 mrd. ekskl. kompensasjon for mva.) til tiltak for syklistene og fotgjengere.
- Etablere sammenhengende sykkelvegnett i byområder med statlige bidrag gjennom helhetlige bymiljøavtaler, bypakker og Belønningsordningen.
- Etablere sykkel- og ganganlegg i tilknytning til større veganlegg.
- Bedre drift og vedlikehold av gang- og sykkelveger, herunder vinterdrift.
- Bedre trafiksikkerheten og framkommeligheten for syklistene, inkludert tilrettelegging for sykling på eksisterende trafikkareal.

- Vektlegge at det ved inngåelse av helhetlige bymiljøavtaler med byene legges opp til et godt tilbud for syklistene.
- Styrke arbeidet med sykkeltegn og kunnskapsformidling.

9.6.1 Forholdene for syklistene skal bedres

Regjeringen vil øke satsingen på tiltak for syklistene og fotgjengere til 8,2 mrd. kr inkl. kompensasjon for mva. i planperioden. Klimaforlikets ambisjon om en dobling av de årlige bevilgningene til gang- og sykkelveger i forhold til statsbudsjettet for 2012 videreføres. I tillegg settes det av 1 mrd. kr i planperioden til dette formålet.

I Stortingets innstilling til Klimameldingen (Innst. S nr. 390 (2011–2012)) er følgende lagt til grunn: «*Flertallet ber om at regjeringen innenfor sykkelsatsingen etablerer en ordning der staten setter inn en særlig innsats i byområder der kommuner og fylker ønsker en forpliktende satsing for å få etablert et helhetlig sykkelnett.*»

Regjeringen vil følge opp flertallsmerknaden gjennom den betydelige satsingen på gang- og sykkelveger som er omtalt over. Oppfølgingen gjøres gjennom etablerte ordninger som de nye helhetlige bymiljøavtalene, bypakker og Belønningsordningen. Staten vil legge stor vekt på at kommuner og fylkeskommuner forplikter seg til å etablere sammenhengende gang- og sykkelvegnett i byområdene.

Økt sykling gir bedre framkommelighet, bedre miljø og samfunnsgevinster, særlig i form av bedre helse. Satsingen på sykkel må bl.a. ses i sammenheng med regjeringens folkehelsemelding som legges fram til våren. I samarbeid mellom staten, fylkeskommunene, kommunene, skoleverket, næringslivet, reiselivet, frivillige organisasjoner og andre må det etableres en kultur der sykling blir et naturlig transportvalg for flere enn i dag. Målsettingen om 8 pst. sykkelandel opprettholdes. For å nå målet må antallet sykkelturet mer enn dobles. Sykkelandelen i byene bør være mellom 10–20 pst. for at det skal være mulig å oppnå 8 pst. på landsbasis. Forutsetningene for å øke sykkelandelen ligger best til rette i byområdene, og tiltakene bør i hovedsak settes inn der. Planlegging av tiltak for syklistene og fotgjengere er særlig utfordrende og tidkrevende i byområder pga. interessekonflikter og begrensede arealer.

Det er i dag etablert nær 1 300 km gang- og sykkelveger langs riksvegnettet, mens det er kartlagt behov for ytterligere om lag 1 700 km. I planperioden 2014–2023 vil det bygges om lag 750 km i tillegg til tiltakene innenfor de helhetlige bymiljø-

avtalene, av dette er 240 km sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder. Der det er mange gående og syklende, bør det tilrettelegges for å skille disse trafikantgruppene. Hovedsykkelvegnettet skal gi god kopling til kollektivtransporten, og bl.a. ha god sykkelparkering ved knutepunkter. På strekninger med stort potensial for sykling vil Statens vegvesen planlegge for sykkel-ekspressveger med høyere standard enn tradisjonelle gang- og sykkelveger, hvor det skal være mulig å sykle i 30 km/t. Tiltaket vil først og fremst være aktuelt på pendlerruter ved innfartsveger inn mot de største byområdene for å gi arbeidsreisende et attraktivt, sikkert og effektivt sykkelvegnett.

Det er de siste årene registrert en nedgang blant syklende barn og unge mellom 13 og 17 år. Samferdselsdepartementet vil vurdere tiltak som kan bidra til at flere barn sykler. Delmålet om at 80 pst. av barn og unge går eller sykler til skolen, opprettholdes. Dette er et viktig grep for å skape gode transportvaner og holdninger for framtidens trafikanter.

Utenfor byer vil felles anlegg for gående og syklistere bedre forholdene for begge trafikantgrupper. Det bør også legges særlig vekt på ulykkesutsatte kryssingspunkter. Satsingen på trygge skoleveger videreføres, jf. omtale i kapittel 11.

Regjeringen vil bygge ut nye sammenhengende sykkelveger, tilrettelegge for trygg sykling på eksisterende trafikkarealer, god sykkelparkering og bedre drift og vedlikehold, i samarbeid mellom stat, fylkeskommuner og kommuner. For

Boks 9.2 Suksesskriterer for høy sykkelandel (Civitas 2012)

- Et sammenhengende og godt utbygd sykkelnett med høy kvalitet i detaljene.
- Høy kvalitet på vedlikehold og drift av sykkelnettet både sommer og vinter.
- Sykkeltkultur og sosial aksept. Med en «kritisk masse» syklistere vil sykkeltkulturen styrkes og bilistene vil ta større hensyn i trafikken.
- Trafikkregulerende tiltak, som for eksempel rushtidsavgift og parkeringsrestriksjoner.
- Samlet innsats på flere felt, med et bredt spekter av virkemidler, som sykkelfasiliteter, kampanjer og informasjonstiltak med positiv vinkling.
- Fokus på hverdagssyklistere og tilrettelegging for alle grupper av befolkningen, spesielt barn, ungdom og kvinner.

å forlenge sykkelsesongen er vinterdriften særlig viktig.

Transportøkonomisk institutt har beregnet at dersom syklingen i de ni byområdene i Framtidens byer tredobles, og syklistene er tidligere bilister, vil bilreisene kunne reduseres med opptil 12 pst.

For å oppnå målsettingen om økt sykkelandel er det viktig å ha mer informasjon om hvilke tiltak



Figur 9.4 Sykkelandelen skal økes.

Kilde: Sykkelglede/Geir Anders Rybakken Ørslien

og forhold som øker sykkelandelen. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Civitas høsten 2012 sammenliknet 15 byer med høy sykkelandel i Norge, Sverige og Danmark for å belyse hva som har effekt for økt sykkelandel. Noen viktige resultater fra utredningen finnes i boks 9.2.

Det er viktig å tilrettelegge for en bedre utforming av fysisk infrastruktur og mest mulig sikker framkommelighet. Risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km for syklister er 3–4 ganger høyere enn for bilførere. For å bedre trafikksikkerheten er det derfor viktig å prioritere utbedring av kryss, sikring av kryssingspunkter for syklende og gående i tillegg til sykkelveginspeksjoner med påfølgende tiltak.

Ved inngang til planperioden skal det for de fleste byer og tettsteder med mer enn 5 000 innbyggere være en plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk utarbeidet i samarbeid mellom stat, fylke og kommune. Statens vegvesen skal ha gjennomført inspeksjoner av alle statlige sykkelruter innen 2019, med påfølgende strakstiltak for bedre trafikksikkerhet, framkommelighet og opplevelse.

9.6.2 Fortsette med samordnet sykkel-satsing

Erfaringer fra samarbeid i fem utvalgte byområder i Statens vegvesen Region sør viser at samarbeid og felles innsats gir resultater. I disse byene ble syklingen doblet i perioden 2006–2009. Helse-direktoratet har beregnet helsenytten av dette til 250 mill. kr per år. Denne samarbeidsmodellen er videreført til 28 sykkelbyer i 2010–2013. I «Nasjonal sykkelstrategi» framheves det at Kristiansand, Lillestrøm, Tønsberg og Trondheim også har oppnådd økte sykkelandeler. Innsatsen i alle disse byene kjennetegnes av et sterkt lokalt engasjement og en felles konsentrert og målrettet innsats over tid. Det er gjennomført tiltak for å bedre framkommeligheten, gjøre skolevegene sikrere, bedre rutiner for vedlikehold, informasjons- og publikumsrettede tiltak. Erfaringen er at et faglig, organisatorisk og økonomisk pådriveransvar kan gi et sterkt bidrag til gode resultater.

For Lillestrøm, som ble kåret til Norges beste sykkelby både i 2008 og 2010 av Syklistenes landsforening, framheves en rekke årsaker til de positive resultatene; kompetanseoppbygging og prestisjeheving i fagmiljøene, tilrettelegging som ivaretar at gående og syklende har forskjellige behov, god politisk forankring, tilskudd til gjennomføring av tiltak fra Statens vegvesen, gode relasjoner til lokalpressen og samarbeid med pri-

vate aktører, bl.a næringsrådet, sykkelbutikker, treningssentra, sykkelreparatører og sykkelklubber.

Regjeringen vil legge vekt på tiltak som bedrer samspillet mellom ulike trafikantgrupper og fører til reduksjon av antall ulykker med syklister og gående. Informasjon om trafikkregler er et sentralt tiltak. I tillegg vil retningslinjer videreutvikles med sikte på å gjøre sykling mer attraktivt. Særlig innsats skal gjøres for å bidra til en mer sykkelvennlig trafikkultur og gjennomføre lokale og regionale påvirkningsaksjoner.

Kompetanseutvikling og kunnskapsformidling om effektive tiltak for å øke sykkelandelen skal også styrkes i planperioden, bl.a. gjennom sykkelbynettverket. Kunnskapsnivået skal bedres ved å utvikle verktøy for datainnsamling om sykkelbruk. Gode sykkeltrafikkregistreringer er nødvendige for å kunne følge utviklingen og få et bedre grunnlag for å vurdere effekten av tiltak. Statens vegvesen vil etablere og kvalitetssikre nødvendige sykkeltegningspunkt for å kunne utarbeide en Nasjonal sykkelindeks. I tillegg bør reisevaneundersøkelser for barn og unge under 13 år gjennomføres for å kunne følge utviklingen for å nå målet om at 80 pst. av barn og unge skal gå eller sykle til skolen. I tillegg er før- og etterundersøkelser av sykkelanlegg viktig, samt oppfølging av drift- og vedlikeholdsrutiner for å vurdere effekten av tiltak. Det er også behov for bedre statistikk om sykkelulykker og oppfølging av statistikken. Utnyttelse av skadedata fra Norsk pasientregister vil være et viktig bidrag i tillegg til Statens vegvesens ulykkesregister. Samferdselsdepartementet har etablert et samarbeid med Helse- og omsorgsdepartementet om å bidra til bedre statistikk på området, bl.a. gjennom å rapportere jevnlig om skadebildet i Norge.

9.7 Det skal bli enklere og tryggere å være fotgjenger

I dag skjer 22 pst. av alle reiser til fots (RVU 2009). Regjeringen ønsker at flere skal gå mer, og at det skal være attraktivt å gå for alle.

Statens vegvesen har utarbeidet «Nasjonal gåstrategi – Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet». Oppdraget om å utarbeide strategien ble gitt i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. Når flere korte turer utføres til fots, vil dette bidra positivt til den enkeltes helse og livskvalitet, til mer aktivitet i lokalmiljøet, mer miljøvennlig transport og til å gjøre byer og tettsteder mer attraktive

og tilgjengelige. I gåstrategien presenteres et bredt spekter av virkemidler og tiltak for å nå disse målene. Ved utforming av helhetlige bymiljøavtaler skal det legges vekt på å tilrettelegge for gående, jf. omtale i 9.5.1.

Byer og tettsteder bør bli mer tilrettelagt for gange gjennom langsiktig utvikling av mer konsentrert by- og tettstedsstruktur, og ved at fotgjengere prioriteres i planlegging etter plan- og bygningsloven. Gangnettet skal gi effektive forbindelser tilpasset lokale forhold, og kan eksempelvis differensieres i hovedruter, øvrig gangnett og snarveger. Det bør legges særlig vekt på å utvikle trygge, sikre og attraktive skoleveger i 2 km radius rundt skoler. Tilrettelegging for gående gjør det også mer attraktivt å bruke kollektive transportmidler. For mange, særlig barn, eldre og personer med funksjonshemninger, kan det være vanskelig å komme seg fram til transportmidlene. God gangatkomst til holdeplasser og stasjoner, og korte, oversiktlige forbindelser mellom transportmidlene er derfor viktige ledd i reisekjeden.

Skal det være mulig for flere å gå til jobben, skolen eller til stasjonen må det etableres sammenhengende gangnett som er framkommelige, sikre, attraktive og universelt utformede, jf. omtale i kapittel 13 og målet om at reisekjeder skal bli universelt utformet. Gangnettet må være tilgjengelig hele året. Statens vegvesen vil prioritere bedre drift og vedlikehold av gangarealer langs riksveger, særlig vinterdriften.

To tredeler av de drepte i vegtrafikkulykker i byer er gående eller syklende. Fotgjengernes risiko for å bli drept eller hardt skadd er 4 ganger høyere enn for bilførere per km. Dersom gange og sykkel skal ta en del av trafikkveksten, kreves en målrettet innsats for å redusere ulykkesrisikoen.

Innsatsen for å tilpasse vegnettet slik at fotgjengere og syklister kan ferdes trygt skal økes, jf. kapittel 11. Målet om å få flere til å gå og sykle må følges opp med tiltak for trafikkikkerhet rettet mot disse trafikantene. Sikring av kryssingspunkter for fotgjengere vil være sentralt i arbeidet for å redusere antallet ulykker. Dette omfatter etablering av planfrie kryssingspunkt og sikring av gangfelt. Fartsgrenser er et viktig virkemiddel i likhet med fysiske utbedringer av kryss og sikring av kryssingspunkter.

Statens vegvesen vil utvikle kompetanse og drive kunnskapsformidling slik at det legges til rette for at det blir enklere å være fotgjenger. Det legges også opp til bedre samspill i trafikken, og transportetatene vil i samarbeid med helsemyn-

dighetene stimulere til gjennomføring av lokale aksjoner og tiltak for å påvirke ulike befolkningsgrupper til å gå mer.

9.8 Tilrettelegging for godstransport i byene

Det er behov for bedre logistikk-løsninger for varetransport i byområdene. Det samlede transportbehovet kan effektiviseres gjennom bedre utnyttelse av lastkapasitet, helhetlige distribusjonsløsninger og annen samordning av transportbehovet. Bedre framkommelighet og utnyttelse av transportsystemene er også avhengig av arealavklaringer for terminaler og bedre tilrettelegging av varemottak og lastesoner, bedre tilrettelegging for intermodalitet i vareleveringer og etablering av årer for gjennomgangstransport utenom områder med mye lokal varelevering. Behov for økt kapasitet og prioritet i vegnettet må også vurderes. Lokale myndigheter bør derfor planlegge for god framføring av gods og logistikk, der miljø, transportkostnad, næring og knutepunktsutvikling ses i sammenheng. Det er viktig å håndtere konflikter mellom brukere av vegarealene med hensyn til både effektivitet og trafikkikkerhet. Staten vil bidra til å bygge opp og formidle kunnskap om helhetlig bylogistikk til alle aktører, slik at bykommunene kan bygge opp sin kompetanse og gjennomføringsevne på dette feltet.

Tidsdifferensierte bompengesatser og kjøping vil være effektive virkemidler for å øke framkommeligheten for næringstransport. Etablering av tungtrafikkfelt vil bli vurdert for å prioritere godstransport og busser i atkomstveger til havner og jernbaneterminaler og andre strekninger der godstransporten står i kø. Dette er i hovedsak en statlig oppgave siden alle nasjonale godsterminaler har riksvegtilknytning.

Det er også behov for flere hvileplasser for tungtransport nær byene. Det er mangel på plasser hvor sjåfører i langtransport kan gjennomføre pålagt døgnhvile. Behovet er særlig stort ved bynære terminaler og ved innfartsveger til de fire største byene. Transportetatene vil videreføre arbeidet med å bidra til bedre tilbud for sjåførene, men her vil også kommunenes bidrag være avgjørende for å få til gode løsninger.

Bedring av forholdene for godstransport og mer effektiv distribusjon i byområdene er et aktuelt tema i den brede godsanalysen som skal settes i gang, jf. omtale i kapittel 10.

9.9 Restriktive tiltak er ofte nødvendig for å endre reisevanene

For å oppnå den ønskede endringen i transportmiddelfordelingen i byområdene, må det tilrettelegges for å endre reisevanene. Det må gjøres mer attraktivt å reise kollektivt, sykle og gå enn å bruke privatbil. Ulike forhold påvirker reisevanene i ulike områder. Regjeringen understreker at lokale myndigheter skal utforme tiltakene for å nå målene i de enkelte byområdene. I hovedrapporten fra Klimakur 2020 er det framhevet at bedre kollektivtilbud alene ikke gir en markant endring i transportmiddelvalg, og at innføring av restriktive tiltak mot privatbilisme er nødvendig for å øke effekten av tiltakene som bedrer kollektivtransporten.

I Klimaforliket understrekes behovet for restriktive virkemidler i Belønningsordningen. Det er behov for at det tilrettelegges bedre for kollektivreisende, syklist og fotgjengere, og tilretteleggingen bør skje før eller parallelt med innføringen av restriktive tiltak slik at det finnes gode alternative transporttilbud.

Aktuelle restriktive tiltak er køprising, bruk av bompenger og parkeringsbegrensning. Disse ulike restriktive tiltakene omtales nærmere under. Innføring av restriktive tiltak forutsetter lokale politiske vedtak.

9.9.1 Køprising

Hovedformålet med køprising er å regulere trafikk for å redusere lokale kø- og miljøproblemer i det aktuelle byområdet. Køprising kan bidra til økt kapasitet i kollektivtransportssystemet ved at buss og trikk gis bedre framkommelighet. Regjeringen har ferdigstilt et regelverk for køprising ved at vegtrafikkloven § 7a er satt i kraft.

Med etableringen av et regelverk for køprising har regjeringen gitt lokale myndigheter muligheten til å iverksette en ordning med trafikantbetaling som spesielt er tilpasset byområder, og som gir en fleksibilitet som ordningen med bompengene innkreving per i dag ikke gir. Så lenge takstene i størst mulig grad reflekterer de eksterne kostnadene ved kø- og miljøproblemer i et område, vil et køprisingssystem kunne utformes langt mer fleksibelt ut fra behovene i området enn ved bruk av bompenger. I en køprisordning kan takstene differensieres over døgnet, og det kan etableres en soneinndeling med differensierte takster. Takstene vil også kunne bli gradert etter bestemte typer kjøretøy; for eksempel etter kjøretøyklasser (kjøretøyets vekt), etter kjøretøyets utslipp (euro-

klasser) slik at kjøretøy med høye NO_x- og partikkelutslipp betaler mer enn kjøretøy med lave utslipp, eller etter kjøretøyets drivstofftype (bensin/diesel). Køprising vil dermed både redusere utslippene som følge av bedre flyt i trafikken og påvirke bilholdet i byområdet. Inntektene fra køprising skal brukes til transportformål i det aktuelle området.

Ordningen er i utgangspunktet ikke tidsavgrenset, men det er lagt til grunn at takstsystemet skal evalueres senest to år etter oppstart, og deretter hvert fjerde år. Videre skal den enkelte køprisingsordning revurderes av Stortinget etter maksimalt 10 år. Vurderingen av ordningen skal skje opp mot målsettingen som er fastsatt.

Teknologien vil foreløpig kunne sette en begrensning for å fastsette et fleksibelt takstsystem som er definert ut fra kjøretøyets utslipp eller kjøretøyets drivstofftype. I et slikt system vil det også være en fordel at alle kjøretøy er utstyrt med elektronisk bompengebrikke. Dette er imidlertid utfordringer som det arbeides med og som vil kunne bli løst i relativt nær framtid.

9.9.2 Bruk av bompengefinansiering i byområder

Bompengefinansiering etter vegloven § 27 har som hovedformål å finansiere vegbygging. Eksisterende bruk av bompenger i byområdene skiller seg imidlertid fra bruk av bompenger til å finansiere enkeltprosjekt. Bompengepakken i byområdene består som regel av en rekke prosjekt som inngår som en del av et helhetlig transportsystem og til sammen bidrar til økt framkommelighet.

I byområdene vil bruken av bompenger generelt kunne virke trafikkreduserende når det foreligger alternative transportmåter. Regelverket åpner for at takstene kan fastsettes slik at de har en trafikkregulerende effekt i byområder med stor rushtrafikk, jf. ordningen med tidsdifferensierte takster i rushtiden i Trondheim.

Videre er det åpnet for at bompenginntekter i byområder kan bli brukt til investeringer i og drift av kollektivtransport. Bruk av bompenger til investering i kollektivtransport vil kunne redusere omfanget av utbyggingsprosjekt på vegnettet, samtidig som oppgraderingene i kollektivsystemet vil gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt. Bruken av bompenger til drift av kollektivtransport vil kunne bidra til at prisene på bruk av kollektivtrafikk kan settes lavere. En slik samlet virkemiddelbruk vil i praksis føre til at bompengene innkrevingen i byområdene har en trafikkbegrensende effekt.

9.9.3 Ett felles regelverk for trafikantbetaling i by

Det er i dag to aktuelle ordninger for trafikantbetaling i by; bompengeneinnkreving (bypakker) og kjøprising. Ordningene er hjemlet i hvert sitt regelverk. Bompenger er hjemlet i den generelle bompengebestemmelsen i vegloven § 27, og kjøprising i vegtrafikkloven § 7a. Hovedformålet med ordningene er i utgangspunktet forskjellige. For bompengeneinnkreving er hovedformålet finansiering av veger og kollektivtrafikk, og for kjøprising er hovedformålet trafikkregulering. Regelverket for kjøprising ble iverksatt i oktober 2011.

Kjøprising gir lokale myndigheter muligheten til å iverksette en ordning med trafikantbetaling som spesielt er tilpasset byområder, og som gir større grad av fleksibilitet enn ordningen med bompengeneinnkreving, med hensyn til fleksibilitet i takstsystemet, innkrevingsperiode mv. Som for bompenger, kreves det lokalpolitisk tilslutning til innføring av kjøprising.

Regjeringen ser i dag ikke noen lokalpolitisk vilje til å reforhandle eksisterende bompengepakker til kjøprisordninger. Utviklingen de senere årene har heller gått i retning av å utvikle bompengepakker i samme retning som kjøprising, men slik at dette fortsatt skjer innenfor ordningen av bompengeneinnkreving. Det er derfor i dag et kunstig og teoretisk skille mellom bompengefinansierte bypakker og kjøprising. Ordningene er bl.a. relativt like med hensyn til bruk av inntekter til investeringer i og drift av kollektivtransport, mulighet for en viss permanent tidsdifferensiering av takstsystemet, mulighet for en strengere midlertidig tidsdifferensiering av takstene i perioder med akutt luftforurensning, toveis innkreving og at bypakkene ikke lenger kan ses på som en tidsavgrenset trafikantbetalingsordning, jf. rulling. Det er i dag et større skille mellom bompengeneinnkreving i by (bypakker) og mer tradisjonell bompengefinansiering (tunnel, bru og ny veg) enn mellom bompengesystemet i bompengepakker og kjøprising.

På denne bakgrunn vil regjeringen vurdere om det er hensiktsmessig å etablere ett felles regelverk for trafikantbetaling i by som vil omfatte dagens bompengesystem i bypakker og regelverket om kjøprising. Dette vil innebære at det lov-messige grunnlaget for de allerede etablerte bypakkene gjør det mulig å utvikle pakkene/avtalene i retning av et mer fleksibelt og treffsikkert trafikantbetalingssystem. Et slikt trafikkbetalings-system forutsetter lokalt initiativ og tilslutning slik

kravet allerede er for bompengeneinnkreving og kjøprising.

9.9.4 Parkeringsrestriksjoner

Parkeringsavgifter og tilgang til parkeringsplasser har stor betydning for bilbruken. Parkeringsbegrensning bør derfor i større grad brukes som trafikkregulerende virkemiddel. Gjennom plan- og bygningsloven kan kommunene regulere antall parkeringsplasser i nye planer. Offentlige virksomheter bør være et forbilde ved å ha et begrenset antall og avgiftsbelagte parkeringsplasser til sine ansatte der kollektivtilbudet er godt.

9.10 Investeringer i veg- og jernbaneinfrastruktur i byområdene

Regjeringen vil bruke betydelige midler til tiltak i planperioden som gir bedre flyt i transportsystemet, bedrer reisehverdagen til mange reisende og gjør det attraktivt for enda flere å reise kollektivt. Dette innebærer store ressurser til å utvikle et effektivt transportsystem i byområdene, i hovedsak gjennom dagens bypakker og de framtidige helhetlige bymiljøavtalene, i tillegg til de øvrige store veg- og jernbaneprosjektene.

I byområdene er satsing på kollektivtransport sentralt gjennom investeringer i jernbanen. Dette er viktig for å forbedre tilbudet for arbeidsreiser og lokal- og regionaltrafikken i de største byområdene. Det er i satt i gang eller planlegges store prosjekt for å øke transporttilbudet på jernbanen i Østlandsområdet og rundt de største byene. Utviklingen av et effektivt og pålitelig togtilbud i InterCity-området vil bidra til at flere kan reise kollektivt mellom de mellomstore byene på Østlandet og Oslo.

I Oslo-området spiller også annen skinnegående transport og buss en viktig rolle i kollektivtilbudet. I øvrige store byområder har bussen best flatedekning og størst samlet trafikk. Investeringer i et godt og effektivt vegnett som sikrer god framkommelighet for buss er derfor et viktig kollektivtiltak. I byområdene vil det være nødvendig å omprioritere bruken av vegareal for å tilrettelegge for både kollektivtransport, syklist og fotgjengere. Bygging av kollektivfelt og tilrettelegging for syklist og fotgjengere er viktige tiltak. Personbiltrafikken bør ikke gis prioritet i sentrale deler av byområdene. For å lede denne trafikken utenom bykjernene må det utvikles hovedvegnett rundt og mellom byområdene.

Befolkningsutviklingen og økonomisk vekst vil medføre økt etterspørsel etter transport av varer, gods og persontrafikk i næringsvirksomhet. Investeringer i hovedvegnettet og omprioritering av vegarealet i byområdene er nødvendige framkommelighetstiltak for disse transportene, samtidig som økt personbiltransport unngås ved bedre forhold for kollektivtransport, syklist og fotgjengere og restriktive tiltak rettet mot biltrafikken.

9.11 Status, utfordringer og tiltak i de fire største byområdene

Det skal raskt settes i gang et arbeid med å reforhandle eksisterende bypakker med utgangspunkt i det nye rammeverket for helhetlige bymiljøavtaler. Alle eksisterende bypakker vil over tid bli reforhandlet med bakgrunn i målformuleringene i Klimaforliket og en samlet plan for hvordan trafikk- og miljøutfordringene skal løses på kort og lang sikt.

9.11.1 Status, utfordringer og tiltak i Oslo-området

I Oslo og Akershus er befolkningen ventet å øke fra 1 170 000 til 1 600 000 personer i løpet av de neste 30 årene ifølge Statistisk sentralbyrås befolkningsframskrivninger¹. Dette vil gi 430 000 nye innbyggere og utgjøre en vekst på nærmere 40 pst.

Det har vært tilnærmet nullvekst i biltrafikken i Oslo fra 2004. I Akershus har det vært en økning, men veksten har vært betydelig mindre enn det befolkningsveksten skulle tilsi. Andelen reiser med kollektivtransport og til fots har økt i Oslo og Akershus. Det er ikke en tilsvarende positiv utvikling for sykkeltrafikken.

Det er etablert et samarbeid mellom Oslo og Akershus om en felles regional areal- og transportplan for å møte styringsutfordringene i regionen.

Det er stedvis betydelige trengselsproblemer på vegnettet og i kollektivsystemet i rushtidsperiodene. Problemene er størst i Oslo indre by og i de tre korridorene inn og ut av byen. Det er dårlig tilrettelagt for sykling langs deler av nettet. I Oslo

er 38 pst. av drepte og hardt skadde i trafikken fotgjengere.

Støyproblemer og dårlig luftkvalitet er fortsatt et stort problem, særlig i sentrale Oslo og langs innfartsårene. Det antas at 100 000 personer er svært plaget av vegtrafikkstøy utendørs. Om lag halvparten av klimagassutslippene kommer fra vegtrafikk.

Oslo har vedtatt mål om at sykkelandelen skal økes fra 5 til 12 pst. innen 2015, og både Oslo og Akershus skal halvere klimagassutslippene i 2030 sammenliknet med 1991-nivået, jf. Byøkologisk program 2011–2026 (vedtatt av Oslo bystyre) og Klima- og energiplan 2011–2014 (vedtatt av Akershus fylkesting).

9.11.1.1 Oslopakke 3

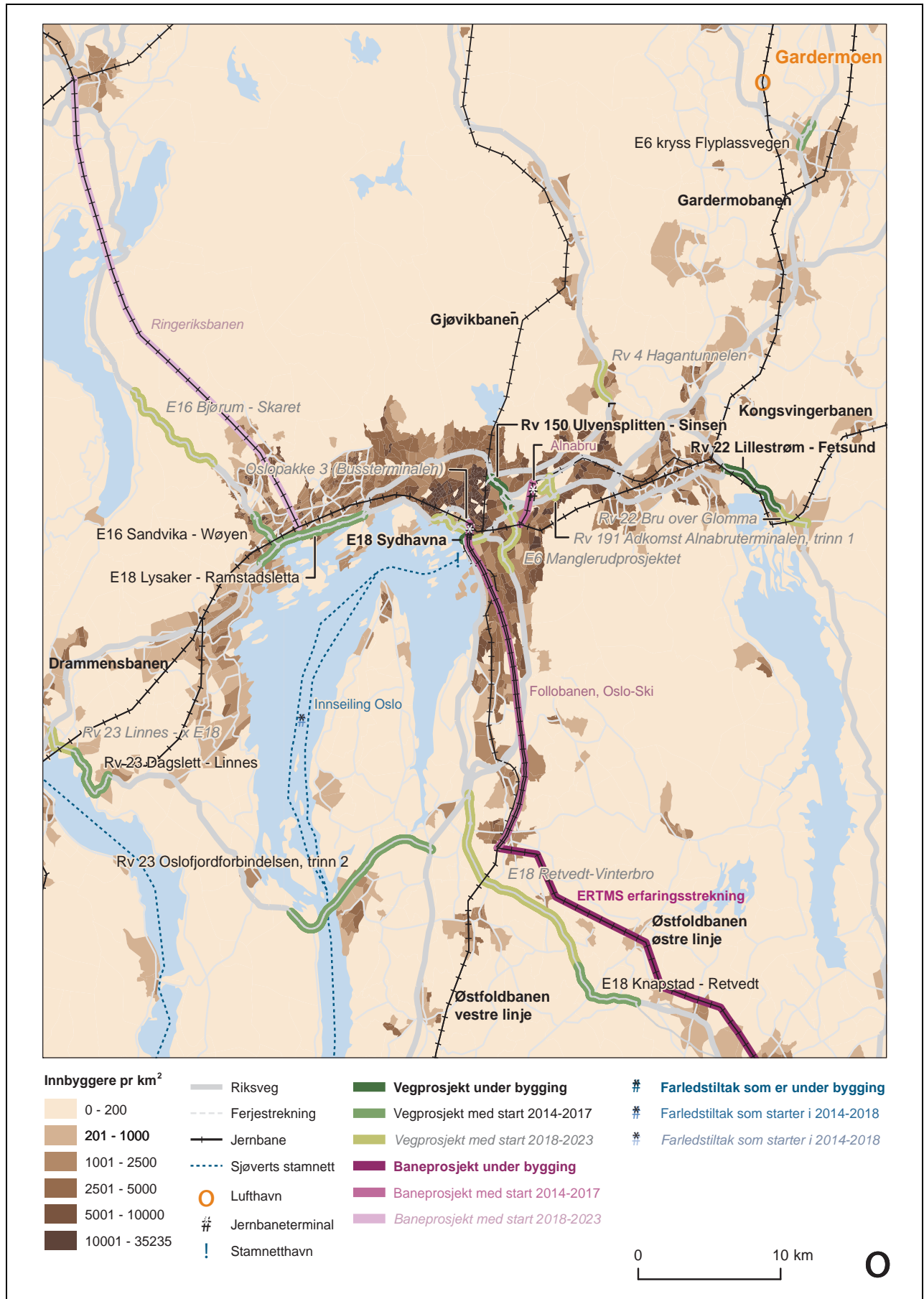
Oslopakke 3 ble etablert i 2008 etter lokalt forslag fra 2006. Oslopakke 3 er behandlet av Stortinget gjennom St.prp. nr. 40 (2007–2008) og St.meld. nr. 17 (2008–2009), og ble lagt til grunn for Nasjonal transportplan 2010–2019. I perioden 2010–2013 er det bevilget om lag 2,3 mrd. kr til vegformål over statsbudsjettet og om lag 10,8 mrd. kr i bompenger til Oslopakke 3. I tillegg er det bevilget statlige midler til jernbanen på i størrelsesorden 8,2 mrd. kr og fylkeskommunale og kommunale midler til veg- og kollektivtrafikkprosjekt.

Hovedmålet for Oslopakke 3 er i henhold til St.meld. nr. 17 (2008–2009) god framkommelighet for alle trafikantgrupper i hovedstadsregionen. Viktige delmål er å redusere rushtidsforsinkelsene (med prioritering av nærings- og kollektivtransport) og å øke framkommeligheten for gående og syklende.

For å nå framkommelighetsmålene må biltrafikken begrenses og andelen av reiser med kollektiv, sykkel og til fots økes. Reduksjon av klimagassutslipp fra transport skal være en sentral premiss for videre arbeid med Oslopakke 3. I tillegg skal Oslopakke 3-prosjektene bidra til å overholde lovfestede krav til luftforurensing, støy, universell utforming og redusere antall drepte og hardt skadde.

Utover disse kravene skal det framtidige transportsystemet bidra til ønskelig by- og tettstedsutvikling, samt til å nå nasjonale mål om lokal miljøkvalitet. For å nå de overordnede målene, må prioriteringene i Oslopakke 3 samordnes med andre areal- og transportpolitiske virkemidler. Samordnet utvikling av arealbruk og transportsystem skal ifølge St.meld. nr. 17 (2008–2009) sikre en gradvis strukturell endring som bidrar til å redusere transportbehovet. Ifølge meldingen skal også

¹ For å belyse hvor følsomme befolkningsframskrivingene er for ulike forutsetninger har SSB utarbeidet flere alternative framskrivninger basert på ulike forutsetninger. Tallene som er benyttet i NTP er fra mellomalternativet der det legges til grunn middels fruktbarhet, middels levealder, middels innenlandsk flytting og middels innvandring (MMMM).



Figur 9.5 Tiltak i Oslo-området.

De viktigste prosjektene og tiltakene som er finansiert gjennom Oslopakke 3:

Riksveg

Programområder riksveg	Løpende
E16 Wøyen – Bjørum	Åpnet 2009
E6 Assurtjern – Vinterbro	Åpnet 2009
Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen	Planlagt fullført 2013/14
E18 Bjørvikaprojektet	Planlagt fullført 2014
E18 Sydhavna	Pågår, planlagt åpnet 2015
Rv 22 Lillestrøm – Fetsund	Oppstart 2013, åpning 2015
E16 Sandvika – Wøyen	Forberedende arbeid 2013, planlagt oppstart 2014 og åpning 2018
E18 Vestkorridoren (Høvik)	Oppstart Høvik 2013, fullføring 2014

Lokale veg- og kollektivtiltak

Fylkesvegtiltak Akershus inkl. programområder	Løpende
Lokale vegtiltak Oslo inkl. programområder	Løpende
Drift og investeringer kollektivtrafikk – Akershus	Løpende
Drift og investeringer kollektivtrafikk – Oslo	Løpende
Kolsåsbanen	Fullført til Gjønnes 2012, planlagt åpnet til Avløs 2013 og Kolsås 2014
Lørenbanen	Oppstart 2013, åpning 2016
Store kollektivtiltak Oslo – T-bane og trikk	Løpende
Fornebu – kollektivfelt og planlegging T-bane	Oppstart kollektivfelt 2013, åpning 2014

Jernbane

Programområder jernbane	Løpende
Dobbeltspor Sandvika-Lysaker	Åpnet i 2011
Dobbeltspor Oslo – Ski	Planlagt fullført 2020
Prosjekt Stor-Oslo (fornyelse Etterstad-Lysaker/ innerstrekningene)	Delvis utført, planlagt fullført 2014
Tiltak for tilrettelegging ny grunnrute, inkl. vende- og hensettingsanlegg på Eidsvoll og Høvik, og kapasitetsøkende tiltak i Oslostunnelen.	Delvis utført, planlagt fullført 2015

samfunnsøkonomisk lønnsomhet inngå i kriteriene for prioritering av tiltak.

I det videre arbeidet med Oslopakke 3 forutsetter regjeringen at Styringsgruppen for Oslopakke 3 i valg av prosjekt og tiltak legger til grunn målene som er vedtatt av Stortinget ved behandlingen av Klimameldingen, jf. St.meld. nr. 21 (2011–2012), herunder at veksten i persontrafikken i storbyene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, og at kollektivformål og sykkeltiltak skal gis prioritet.

Utviklingen i transportsystemet i Oslo og Akershus avhenger av en rekke faktorer og finansieringskilder. Tiltakene som er gjennomført i Oslopakke 3 i perioden 2007–2011, har bidratt til en utvikling i tråd med målene for pakken. Nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Lysaker åpnet i 2011 og har gitt økt hastighet, kapasitet og punktlighet. Ytterligere effekt av tiltaket oppnås når ny ruteplan og nye, lengre tog innføres. Kolsåsbanen åpnet fram til Bekkestua i 2011 og Gjønnes i 2012, og har gitt økt kapasitet, komfort og redusert rei-

setid. Midler til store kollektivtiltak på T-bane og trikk i Oslo har finansiert flere viktige oppgraderingstiltak, bl.a. på Grorudbanen. Økt tilskudd til drift av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, har bidratt til bl.a. å finansiere nye T-banevogner med økt frekvens og økt kapasitet på flere linjer samt til å styrke buss- og båttilbudet.

Fullføring av E6 Vinterbro – Assurtjern og E16 Wøyen – Bjørnum har gitt økt framkommelighet og trafikksikkerhet. I tillegg er det gjennomført en rekke mindre og mellomstore tiltak på riksvegnettet innenfor programområder. Dette omfatter bl.a. gang- og sykkelveger, miljø/støyskjerming, trafikksikkerhets- og kollektivtrafikktiltak. Det samme gjelder på fylkesvegnettet i Akershus og på kommunale veger i Oslo.

Innføring av Oslopakke 3 i 2008 medførte økte bomtakster, nytt bomsnitt på bygrensen i vest og bortfall av periodekort for bomringen. Samtidig er prisene for kollektivreiser holdt på et konkurransedyktig nivå. Kombinasjonen av disse endringene og et styrket kollektivtilbud med økt frekvens og kapasitet, er trolig sentrale årsaker til den sterke veksten i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.

Revidert avtale for Oslopakke 3

Bakgrunnen for at det lokalt er forhandlet fram en Revidert avtale for Oslopakke 3 er transportutfordringer knyttet til prognoser med raskere befolkningsvekst enn tidligere forutsatt, økte kostnader for mange av prosjektene og faglige anbefalinger i grunnlaget for den langsiktige prioriteringen. Revidert avtale for Oslopakke 3 fikk bred politisk tilslutning i juni 2012. Revidert avtale er nærmere omtalt i Prop. 1 S (2012–2013) s. 83. I Revidert avtale er det lagt til grunn en betydelig satsing på kollektivtransport og styrking av innsatsen på programområdene (herunder hovedsykkelvegnet-

tet). Samtidig er sentrale investeringer på veg også ivarettatt. I Revidert avtale foreslås det en egen finansieringsmodell for å realisere nye, store vegprosjekt som E18 Vestkorridoren og E6 Manglerudprosjektet.

Finansiering

For perioden 2013–2032 legger Revidert avtale til grunn følgende inntekter (avrundede tall i 2013-kr, ekskl. momsreform):

I Revidert avtale er det forutsatt at bevilgninger av midler til jernbanen skjer med statlige midler i de årlige statsbudsjettvedtakene. Det inkluderer ikke statlige midler til investeringer for å ta igjen forfall på riksveger, selv om dette kan utgjøre et vesentlig beløp.

I Revidert avtale er det lagt til grunn trafikkutvikling og takstøkning per 1. februar 2013 og i juli 2016 som tilsier et bompengebidrag på om lag 10,2 mrd. 2012-kr i perioden 2014–2017 og 26,7 mrd. 2012-kr for hele planperioden 2014–2023.

Revidert avtale innebærer at det planlagte aktivitetsnivået tidlig i avtaleperioden er høyere enn den disponible rammen. Avtalen legger derfor til grunn at det må tas opp lån i denne perioden. Ved behandlingen av statsbudsjettene for 2010, 2011 og 2013 har Stortinget godkjent lån som summerer seg til 3,05 mrd. kr. Dette bidrar til å sikre rasjonell framdrift av store pågående prosjekt, midler til oppstart av to nye store prosjekt (rv 22 Lillestrøm – Fetsund og Lørenbanen), midler til forberedelser til oppstart av E16 Sandvika – Wøyen og videreføring av programområder og satsingen på drift og investeringer i kollektivtransport. Revidert avtale innebærer ytterligere behov for lån. Maksimal lånegjeld er anslått til å bli 6,3 mrd. kr i 2018. Det er forutsatt at låneopptakene nedbetales løpende.

Inntektskilder	Sum 2013–32
Bompenger	56 400
Stat	10 000
Kommunale midler	3 700
Fylkeskommunale midler	3 400
Sum OP3 ekskl. grunneierbidrag	73 500
Grunneierbidrag	1 800
Totalt inkl. grunneierbidrag	75 300

Virkninger av tiltakene i Revidert avtale

Samfunnsøkonomi

Det er gjennomført transportanalyser og virkningsberegninger av de tiltakene i Revidert avtale Oslopakke 3 som kan inngå i en transportmodell. Virkningene er sammenliknet med en referansesituasjon som forutsetter at pågående prosjekt som for eksempel E18 Bjørvika og E18 Sydhavna fullføres. I referansealternativet inngår i tillegg nye prosjekt som har fått bevilgning i 2013, og nødvendige midler til drift og vedlikehold slik at dagens standard på vegnettet og trikke- og T-banenettet opprettholdes, samt forventet satsing på jernbanen inklusiv nytt dobbeltspor Oslo – Ski.

I Revidert avtale inngår større veg- og banetiltak, oppgradering av hele trikk- og T-banenettet med økt punktlighet og hastighet som resultat. I beregningene er det forutsatt nye bomsnitt for finansiering av E18 Vestkorridoren og E6 Mangle-rudprosjektet, samt 20 pst. økte takster i eksisterende snitt.

På grunnlag av disse analysene er det i regi av sekretariatet for Oslopakke 3 gjort en nyttekostnadsanalyse med nasjonale tidsverdsettinger. Beregningene er utført av Via Nova i samarbeid med Urbanet Analyse i 2013. De bygger på transportanalyser med hjelp av den regionale transportmodellen for Oslo-området som er utviklet av Samferdselsdepartementet og transportetatene. Resultatene viser at revidert Oslopakke 3 er samfunnsøkonomisk lønnsom. Nettonytten er beregnet til om lag 40 mrd. kr. Hoveddelen av beregnet nytte tilfaller kollektivtrafikantene, men tiltakene gir også nytte for syklistene og bilister.

Framkommelighet

Transportanalysene viser at framkommeligheten på veg- og banenetten bedres der det gjøres tiltak. Analysene viser imidlertid at det som følge av bl.a. forventet befolkningsvekst, er ventet økt trengsel på store deler av vegnettet hvor det ikke settes inn tiltak.

Kollektivsystemet vil med Revidert Oslopakke 3 få bedre framkommelighet, dels gjennom nye banestrekninger og kollektivfelt, dels gjennom oppgradering av T-bane og trikkenettet. Det er satt av betydelige midler for å tilrettelegge for syklistene og fotgjengere gjennom programområder og som del av større prosjekt.

Trafikksikkerhet

Analysene viser en positiv trafikksikkerhetseffekt av Revidert Oslopakke 3. Både antall drepte og hardt skadde går ned.

Reduksjon av miljøproblem og bidrag til god by- og tettsteds-kvalitet

Gjennomførte transportanalyser viser at transportarbeidet med bil øker med litt mindre enn 30 pst. fram til 2030 i referansealternativet. Tiltakene i Revidert avtale gir en liten endring av dette i modellberegningene. Transportarbeidet blir om lag én pst. lavere enn i referansealternativet, hvilket gir noe lavere utslipp av bl.a. CO₂, NO_x og PM10. Modellberegningene er usikre og fanger for eksempel ikke godt opp effektene av tiltak i kollektivtrafikken for å redusere forsinkelser og øke påliteligheten. Det er imidlertid helt klart at det er nødvendig med supplerende virkemidler rettet mot kjøretøy og biltransport for å nå mål for klimautslipp og miljø i vegtrafikken.

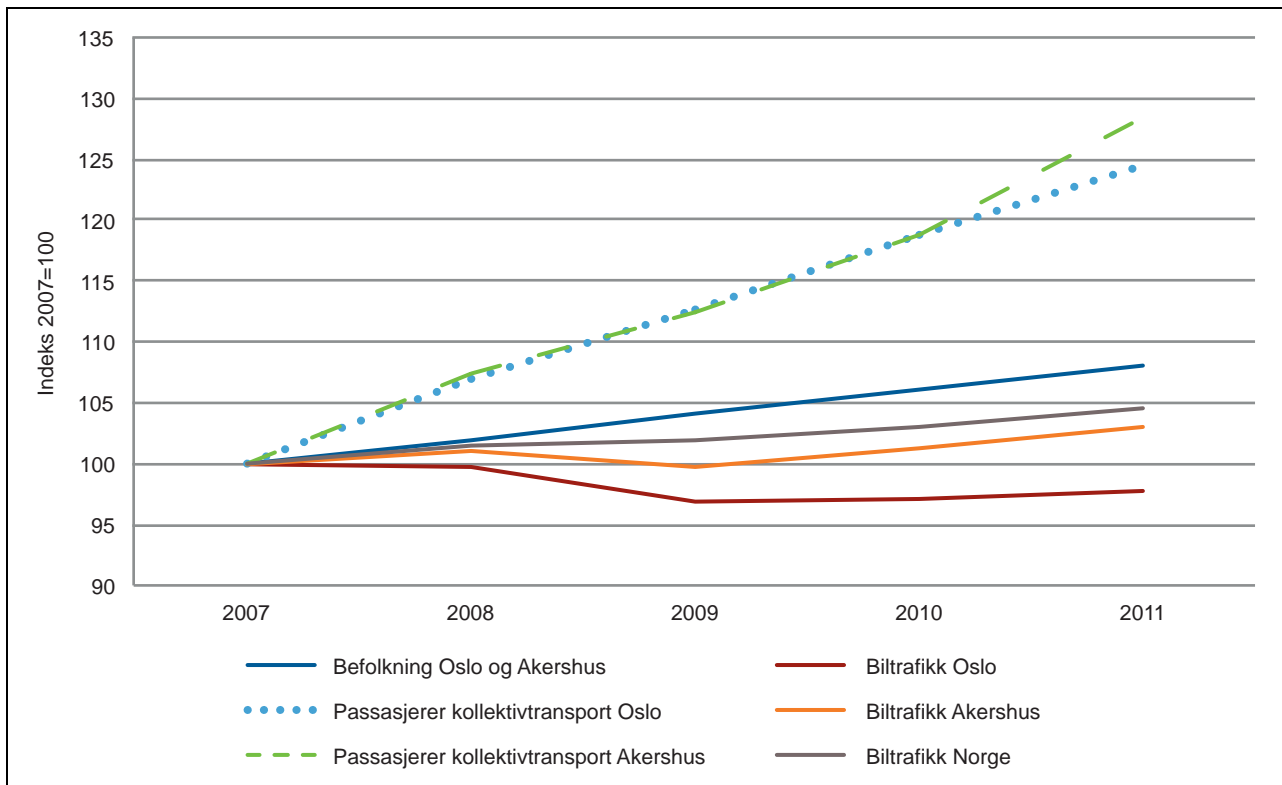
Effekten for lokal miljøkvalitet er langt større der det gjennomføres målrettede tiltak. For eksempel er det ventet stor positiv effekt når det gjelder støy og lokal luftforurensning ved Filipstad, Manglerud, Sandvika og Asker som følge av planlagte vegprosjekt. Dette gjelder også for T-bane til Fornebu og Ahus. Målrettet bruk av programområdemidler til miljø-, kollektiv-, gang/sykkeltiltak og andre tiltak vil bidra til å bedre by- og tettsteds-kvalitet langs eksisterende veg- og gatenett.

Attraktivitet og universell utforming

De økte investeringene i kollektivsystemet og økte midler til drift av kollektivtilbudet i Revidert Oslopakke 3 bidrar til å utvikle et mer attraktivt og universelt utformet kollektivsystem gjennom økt kapasitet, forutsigbar reisetid og fornyelse av vognparken.

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet presenterte Revidert avtale for Oslopakke 3 i Prop. 1 S (2012–2013), men tok ikke da stilling til styringsgruppens forslag til den videre innretningen og finansieringen av Oslopakke 3. Samferdselsdepartementet legger den lokalt vedtatte reviderte avtalen for Oslopakke 3 til grunn for det videre arbeidet med pakken.



Figur 9.6 Vekst i befolkning, biltrafikk og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus 2007–2011.

Innretningen i Oslopakke 3 – målrettet porteføljestyring

Stortinget har sluttet seg til at Oslopakke 3 skal styres gjennom porteføljestyring der mål- og resultatstyring er en viktig del. Porteføljestyring innebærer at prosjekt velges på bakgrunn av flere kriterier. I tillegg til mål- og resultater benyttes kriterier som bl.a. samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus, disponible midler og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Porteføljestyringen er dynamisk og prioriteringene kan endre seg over tid. Det er lagt opp til årlig revidering av fireårige handlingsprogram for Oslopakke 3, og til større gjennomganger i forbindelse med de fireårige revideringene av Nasjonal transportplan. En slik større gjennomgang ble gjort i forbindelse med forarbeidene til NTP 2014–2023.

Det rapporteres årlig på indikatorene i målstyringssystemet, jf. nærmere omtale for 2011 i Prop. 1 S (2012–2013). Utviklingen i transportsystemet i Oslo og Akershus avhenger av en rekke faktorer, ikke bare tiltak finansiert med midler fra Oslopakke 3. De tiltak som er gjennomført i Oslopakke 3 i perioden 2007–2011 ser ut til å ha bidratt til en utvikling i tråd med målene for pakken.

Utviklingen av trafikken i Oslo-området etter etableringen av Oslopakke 3 i 2008 viser vesentlig

økt kollektivtrafikk og lav eller ingen vekst i biltrafikken. Veksten i kollektivtrafikken har vært stor både i Oslo og Akershus, mens veksten i biltrafikken har vært vesentlig lavere enn befolkningsveksten i Oslo og Akershus. I Oslo var biltrafikken lavere i 2011 enn i 2007, jf. figur nedenfor.

Kollektivtransportens andel av den motoriserte trafikken i Oslo og Akershus økte fra 25 pst. i 2007 til 31 pst. i 2011. Andelen har økt både i Oslo og Akershus. Nivået er høyest i Oslo hvor nesten halvparten av de motoriserte turene nå foregår kollektivt, mot én av fem i Akershus.

I samme periode økte antall kollektivreiser med 25 pst. i Oslo og 28 pst. i Akershus, mens vegtrafikken gikk ned med 2 pst. i Oslo og økte med kun 3 pst. i Akershus. Samtidig økte befolkningen i Oslo og Akershus med 8 pst. Det har vært en økning i andelen fotgjengere i Oslo, mens det for sykkel har vært små endringer i denne perioden.

Dette viser at målsettingen om å ta veksten i persontransport med miljøvennlige transportformer, jf. Klimameldingen (Meld. St. 21 (2011–2012)) er realistisk, men etatenes planforslag viser at byene er avhengig av også restriktive virkemidler for å nå målet.

Det gjøres revideringer av pakken for å bedre måloppfyllelsen. Som ett eksempel kan nevnes at

kollektivtrafikkens andel av tiltak som er finansiert med bompenger har økt vesentlig sammenliknet med det opprinnelige forslaget. Resultatene og måloppfyllelsen presenteres hvert år for alle Oslopakke 3-partene. Stortinget informeres årlig i Prop. 1 S.

Departementet legger til grunn at Styringsgruppen for Oslopakke 3 arbeider kontinuerlig med å videreutvikle mål- og resultatsystemet ytterligere. Det er et formål å forbedre metodikk og kvaliteten på indikatorene for enda bedre å kunne følge opp resultatene av Oslopakke 3.

Revidert avtale for Oslopakke 3 er en lokalpolitisk avtale mellom samtlige partier i Oslo og Akershus, unntatt FrP og SV. Avtalen ble inngått i mai 2012, dvs. før Klimaforliket i Stortinget i juni 2012. Samferdselsdepartementet er kjent med at partene legger til grunn at klimamålet for transportsektoren er et viktig grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan og at dette legger føringer på hvilke tiltak som prioriteres innenfor rammen av Oslopakke 3. Det fremgår av avtalen at: *«Tiltak som bidrar til økt kollektivbruk, sykkel- og gangtrafikk, og andre tiltak som reduserer utslipp fra vegtrafikk, er virkemidler som vil bidra til å utvikle transportsystemet i en miljøvennlig retning. Samtidig bidrar disse tiltak til å etablere et transportsystem der målet er at fremtidig vekst i persontransporten skal skje gjennom kollektivtrafikk, gange eller sykling.»*

Samferdselsdepartementet forutsetter at de lokale Oslopakke 3-partene støtter klimaforliket vedtatt av Stortinget i juni 2012, og dermed stiller seg bak målet om at vekst i persontrafikken i Oslo og Akershus skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange. Dette er et ambisiøst mål gitt prognosene for økt befolkningsvekst i hovedstadsregionen. Dersom dette målet skal nås, er det behov for en helhetlig strategi og plan for samordning av areal- og transportpolitikken i hovedstadsregionen. Transportløsningene må legge til rette for by- og tettstedsutvikling som gjør det mulig å etablere store nye boligområder i nær tilknytning til kollektivknutepunkt. Oslopakke 3 er en viktig del av en helhetlig transport- og arealpolitikk i hovedstadsregionen, selv om en slik finansieringspakke ikke er tilstrekkelig alene for å nå målet om at veksten i persontransporten skal komme i de miljøvennlige transportformene. Det er også nødvendig med en areal- og transportpolitikk som bygger opp under kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Finansiering, låneopptak og økonomisk styring

For å sikre god styring av prosjektene i Oslopakke 3 er det viktig at det foreligger forutsigbare og realistiske økonomiske planrammer for de ulike inntektene. De viktigste inntektene kommer fra bompenger, statlige bevilgninger og bevilgninger fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. I tillegg forutsetter Revidert avtale lånefinansiering for å ferdigstille prosjekt tidligere.

Samferdselsdepartementet vil påpeke at det i bompengepakker som Oslopakke 3, prinsipielt sett ikke bør tas opp lån som er forbundet med tiltak som enkeltvis er av en slik størrelse at de med rimelighet kan finansieres innenfor de løpende inntektene i pakken. Prioritering av prosjekt og tiltak må foretas innen avklarte økonomiske planrammer. Prosjektporteføljen må revideres om det skjer vesentlige endringer i økonomiske planrammer eller kostnadsoverslag. Om nødvendig må prosjekt utsettes eller tas ut. Endringer i prosjektporteføljen må også vurderes ut fra revurdering av måloppnåelse i systemet for målstyring. Prosjekt som tas opp til bevilgning, skal være fullfinansiert innen avklarte økonomiske rammer. Låneopptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyringen. Behovet for framtidig handlefrihet og ønsket om å begrense de samlede finansieringskostnadene må vektlegges i vurderingen av spørsmålet om låneopptak.

Etter en helhetlig vurdering legger Samferdselsdepartementet den forutsatte lånerammen i Revidert avtale til grunn for videre planlegging og langsiktig porteføljestyring i Oslopakke 3. Departementet er enig i at det nå samlet sett er nødvendig med et midlertidig høyere låneopptak i de kommende årene, bl.a. som følge av at enkelte store investeringsprosjekt er besluttet igangsatt. Denne økte lånebelastningen skal være av midlertidig karakter slik at det ikke etableres en permanent høy lånegjeld for Oslopakke 3.

Formålet med dette konkrete låneopptaket er en tidligere realisering av prosjekt og tiltak slik at effektene for trafikanter og samfunn kommer raskere. Den totale samfunnsnyttens av disse prosjektene og fleksibiliteten i porteføljestyringen økes. Målene i Klimaforliket krever større investeringer i kollektivtrafikk og tiltak for syklende og gående enn det er rom for basert på årlige bompengeneinntekter fra Oslopakke 3. Investeringene må komme tidlig i bompengeperioden for å møte de utfordringene som befolkningsveksten gir.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering er de foreslåtte låneopptak i Revidert avtale mode-

rate sett i forhold til størrelsen på pakken og de årlige bompengene. Låneopptak og nedbetaling innebærer ikke en stor økonomisk belastning for Oslopakke 3.

Samferdselsdepartementet mener det er viktig for å sikre god økonomisk styring av Oslopakke 3 at også premissene for låneopptak på lang sikt er avklart. Forutsetningene fra Revidert avtale om maksimal gjeldsbelastning på 6,3 mrd. kr i 2018 og løpende betaling av avdrag, framstår etter departementets oppfatning som en rimelig planforutsetning og en balansert avveining mellom hensynet til framskynding av viktige prosjekt mot hensynet til at kapitalkostnadene ikke må bli uforholdsmessig høye. Den økte lånebelastningen er av midlertidig karakter, og må ses som en øvre grense for samlede lån innen 2018. Dessuten forutsettes at gjelden nedbetales løpende og avtar etter 2018. Samferdselsdepartementet forutsetter at partene i Oslopakke 3-arbeidet i tillegg løpende vurderer mulighetene for hvordan inntektsgrunnlaget i pakken kan bedres og gjennomføringsevnen i forhold til fastlagte mål kan sikres.

Konkrete tilsagn til låneopptak vil kreve samtykke fra Stortinget. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i de årlige statsbudsjettene.

Organisering og styringsmodell

Oslopakke 3 bygger i likhet med andre bompengepakker på lokalt initiativ og vedtak.

Styringsmodellen for Oslopakke 3 er presentert i St.meld. nr. 17 (2008–2009). Det er i dag etablert en styringsgruppe som ledes av vegdirektøren, med politisk representasjon av fylkesordføreren i Akershus fylkeskommune og byråd for miljø og samferdsel i Oslo kommune. Jernbanedirektøren deltar også. Mandatet for styringsgruppen er presentert i St.meld. nr. 17 (2008–2009). For å ivareta den tverrpolitiske forankringen er det etablert en bred politisk referansegruppe. I tillegg er det opprettet et eget forhandlingsutvalg som foruten styringsgruppen, består av to politikere fra hhv. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering er mandatet dekkende for styringsgruppens oppgaver. Arbeidet med en målrettet styring av Oslopakke 3 er komplekst. Det er viktig at styringsformen er smidig, effektiv og beslutningsorientert. Det er nødvendig at representantene har god kunnskap om sektoren, samt at de har nødvendige fullmakter og autoritet i arbeidet. De tverrpolitiske interessene er tilstrekkelig ivare tatt ved det

oppnevnte forhandlingsutvalget og referansegruppen. Det er også viktig at faglige vurderinger og avveining ivaretas på en god måte.

Samferdselsdepartementet viser til den nye ordningen med helhetlige bymiljøavtaler som medfører reforhandling av eksisterende bypakker. Samferdselsdepartementet viser også til at det er behov for at Oslopakke 3 i større grad sikres en overordnet politisk styring for helhetlige prioriteringer fra statens side. Ved en revisjon av avtalen må også framtidig styringsmodell for Oslopakke 3 vurderes i lys av utviklingen av et felles rammeverk for helhetlige bymiljøavtaler og muligheten for god porteføljestyling. Det legges til grunn at Oslopakke 3 vil bli reforhandlet i løpet av første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023.

Regjeringens forslag til fordeling av statlige midler og bompenger til Oslopakke 3 i planperioden

Revidert avtale for Oslopakke 3 gir uttrykk for større forventninger til statlig innsats enn hva som er mulig å følge opp i kommende tiårsperiode. Revidert avtale har en tidshorisont fram til 2032, dvs. ti år utover NTP-perioden 2014–2023. Flere av de store prosjektene som er prioritert i Revidert avtale, vil ikke kunne være ferdige i denne NTP-perioden, og må derfor utsettes til neste revidering av Nasjonal transportplan.

I perioden 2014–2017 prioriterer regjeringen 1,7 mrd. kr i statlige midler til riksveger i Oslopakke 3. I tillegg kommer midler til programområder, som blir fordelt senere. Det er lagt til grunn at midlene brukes til å fullføre de pågående prosjektene rv 150 Ulvensplitten – Sinsen, E18 Bjørvikaprojektet og E18 Sydhavna. Til nye prosjekt prioriterer regjeringen statlige midler til E16 Sandvika – Wøyen og E18 Lysaker – Ramstadsletta. Samtlige av disse prosjektene finansieres også med bompenger. Regjeringen legger vekt på å videreføre utbyggingen av E16 i Bærum for å eliminere en flaskehals i trafikksystemet, og for å legge til rette for byutvikling og bedre miljø i Sandvika. E18 Lysaker – Ramstadsletta er starten på utbyggingen av E18 Vestkorridoren mellom Lysaker og Asker. Utbyggingen er nødvendig for å møte økt etterspørsel etter transport, både kollektivtransport og næringstransport, samt for å legge til rette for byutvikling og ivareta miljøhensyn i Bærum og Asker.

I siste seksårsperiode prioriteres om lag 3,5 mrd. kr i statlige midler til riksveger i Oslopakke 3. I tillegg kommer statlige midler til programområder på riksveger som prioriteres senere. Det er

lagt til grunn at midlene brukes til å videreføre E16 Sandvika – Wøyen og E16 Lysaker – Ramstadsletta som er forutsatt startet opp i første fireårsperiode. Totalt i tiårsperioden er det lagt til grunn om lag 1,1 mrd. kr i statlige midler til E16 Sandvika – Wøyen og om lag 2,2 mrd. kr til E18 Lysaker – Ramstadsletta. I tillegg er det lagt til grunn statlige midler til gjennomføring av prosjektet rv 191 Atkomst Alnabru og til oppstart av E6 Manglerudprosjektet. Videre foreslås et tilskudd til bussterminalen ved Oslo S. Utbedret atkomst til Alnabru er nødvendig for å effektivisere Alnabruterminalen. Utbygging av E6 Manglerudprosjektet gir bedre bomiljø langs E6 og legger til rette for busstrafikken, samtidig som den reduserer behovet for å bygge ut Mosseveien.

Regjeringen legger til grunn at det stilles om lag 3,3 mrd. kr til rådighet i bompenger i tiårsperioden til prosjektene som er omtalt ovenfor, unntatt E18 Lysaker – Ramstadsletta og E6 Manglerudprosjektet. Mesteparten av denne finansieringen ved bompenger vil komme i den første fireårsperioden. Det er også forutsatt bompenger til å fullføre rv 22 Lillestrøm – Fetsund i den første fireårsperioden. Videre er det lagt til grunn bompenger til programområdetiltak på riksveger. I tillegg forutsetter regjeringen at det i samsvar med Revidert avtale for Oslopakke 3 stilles bompengemidler til rådighet for store kollektivprosjekt som Kolsåsbanen og Lørenbanen, andre store kollektivtiltak i Oslo (T-bane og trikk), drift og mindre investeringer i kollektivtrafikk i Oslo og Akershus samt lokale vegtiltak i Oslo og Akershus. Disse mindre tiltakene prioriteres i hovedsak lokalt. Dette vil bli nærmere avklart gjennom arbeidet med handlingsprogrammet for Oslopakke 3 og i de årlige budsjettene. Regjeringen forutsetter at dette skjer på en slik måte at det vil bidra til å nå målene for Oslopakke 3.

Som omtalt i Prop. 1 S (2012–2013) foreslås det i revidert avtale for Oslopakke 3 en egen finansieringsmodell for å realisere nye, store vegprosjekt som E18 Vestkorridoren og E6 Manglerudprosjektet. I revidert avtale legges det til grunn at disse to prosjektene finansieres med bidrag fra dagens bomringer, statlige midler og fra nye bomsnitt for etterskuddsvis tovegs brukerfinansiering (tradisjonell bompengefinansiering av enkeltstrekninger). Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med nærmere omtale av prosjektet og forslag til finansieringsløsninger for E18 Vestkorridoren og E6 Manglerudprosjektet.

I planperioden prioriterer regjeringen 3,4 mrd. kr til infrastrukturtiltak på jernbanen for å kunne innføre ny grunnrute i 2014, og ta i bruk flere nye

togsett. Dette gir økt transportkapasitet og bedre driftsstabilitet. Det settes videre av 18,4 mrd. kr, hvorav 12,2 mrd. kr i første fireårsperiode, til nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski. Det legges opp til at prosjektet startes opp ved inngangen til planperioden og det tas sikte på ferdigstilling i 2020. Til en trinnvis utvidelse og fornyelse av Alnabruterminalen, prioriterer regjeringen 3,5 mrd. kr. Programområder for kapasitetsøkende tiltak, stasjoner og knutepunkt, sikkerhet og miljø samt trafikkstyring er andre områder innenfor jernbanen som regjeringen har satt av midler til. Videre vil det skje en gradvis utskifting av jernbanens signalssystemer til den europeiske standarden ERTMS (European Rail Traffic Management System). Dette vil innebære at det ikke lenger er nødvendig å sette opp utstyr som lyssignaler og hastighetsmerker ute langs sporet.

Samlet statlig satsing på jernbanen i Oslo og Akershus vil være i størrelsesorden 28–32 mrd. kr i planperioden, med Follobanen og Alnabru som de største enkeltprosjektene. Mer detaljert fordeling gjøres i Jernbaneverkets handlingsprogram.

I Revidert avtale inngår midler for planlegging av ny metrotunnel. I transportetatens planforslag ble det vist til at både en ny metrotunnel og ny jernbanetunnel i Oslo sentrum kan være nødvendige tiltak for å bidra til at veksten i persontransporten kan tas av kollektivtrafikk, sykling og gange. Regjeringen har derfor tatt initiativ til å utarbeide en felles konseptvalgutredning (KVU) for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området. Dette arbeidet skal være ferdig i god tid for å kunne ligge til grunn for neste revisjon av Nasjonal transportplan.

Statlige midler til store kollektivinfrastrukturprosjekt av nasjonal interesse kan i særlige tilfeller delfinansieres gjennom midler fra den nyetablerte statlige bypotten, jf. omtale foran. Dette forutsetter at lokale og statlige myndigheter inngår en ny helhetlig bymiljøavtale i tråd med rammeverket som også er omtalt foran.

9.11.2 Status, utfordringer og tiltak i Bergensområdet

Fram mot 2040 er befolkningen i Bergensområdet ventet å vokse med nærmere 40 pst. fra 380 000 til opp mot 520 000 innbyggere ifølge befolkningsframskrivningene fra SSB. Veksten antas å komme hovedsakelig i Bergen kommune og kommunene i vest.

Ifølge RVU 2009 har kollektivandelen i Bergen kommune økt fra 11 til 16 pst. mellom 2005 og

2009. Sykkel- og gangeandelene har samtidig vært stabile på hhv. 3 og 30 pst. Bilandelen er drøyt 50 pst. Etter at Bybanen ble åpnet har antall påstigende i kollektivtrafikken økt med nesten 20 pst. Dette innebar også en ruteomlegging som ga flere bytter og dermed flere påstigninger.

I Bergen må mye av trafikken gå via Nygårds-tangen, og vegsystemet inn mot sentrum er derfor sårbart særlig mot vest og nord. Mot nord er det kun én veg, E39/E16, som er åpen for motorisert ferdsel i snittet ved Handelshøgskolen. Ved lengre driftsstans er alternativ rute om Nesttun/Arna på 25–30 km. Mye av trafikken har ingen alternative ruter.

Busser bruker samme vegareal som øvrig trafikk, og framkommelighet er en hovedutfordring for kollektivtrafikken. Det er dårlig tilrettelagt for sykling i sentrum, og det mangler et sammenhengende sykkelvegnett. 28 pst. av drepte og hardt skadde i Bergen er fotgjengere.

Bergen har utfordringer med høy lokal luftforurensning i perioder, både for NO₂ og svevestøv.

Bystyret i Bergen fattet vedtak i 2007 om 50 pst. økning i antall kollektivreisende innen 2020. I 2010 vedtok bystyret et mål om en sykkelandel på 10 pst. gjennom en sykkelstrategi for perioden 2010–2019.

Det er inngått en avtale mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Samferdselsdepartementet om belønningsmidler for 2011–2014. Avtalen inneholder et statlig bidrag på 550 mill. kr som bl.a. omfatter tilskudd til tredje etappe av Bybanen til Flesland. I avtalen er det fastsatt mål om at samlet trafikk i bompengeringen ikke skal øke, og at biltrafikken inn mot Bergen sentrum i perioder med stor andel arbeidsreiser skal reduseres med 5 pst. i fireårsperioden.

Jernbanen spiller en begrenset rolle i det samlede persontransportsystemet i Bergensområdet, men er viktig på enkelte strekninger, særlig mellom Arna og Bergen som er en av Europas tettst trafikkerte enkeltsporstrekninger. Toget har allerede i dag en høy markedsandel på denne strekningen, bl.a. pga. en svært konkurransedyktig reisetid sammenliknet med bil og buss.

NSB AS og Jernbaneverket samarbeider om å legge til rette for et bedre lokaltogtilbud på Vossebanen.

Dagens godsterminal i Bergen (Nygårdstangen) er i ferd med å nå kapasitetstaket. På kort sikt kan kapasiteten utvides på eksisterende terminal, samtidig som det må utredes etablering av en ny terminal et annet sted i regionen. Utredningen må gjennomføres før det kan tas stilling til

videre utvikling av godstransporten på jernbanen i Bergensområdet. Det vises til egen omtale i kapittel 10.

Bergensprogrammet

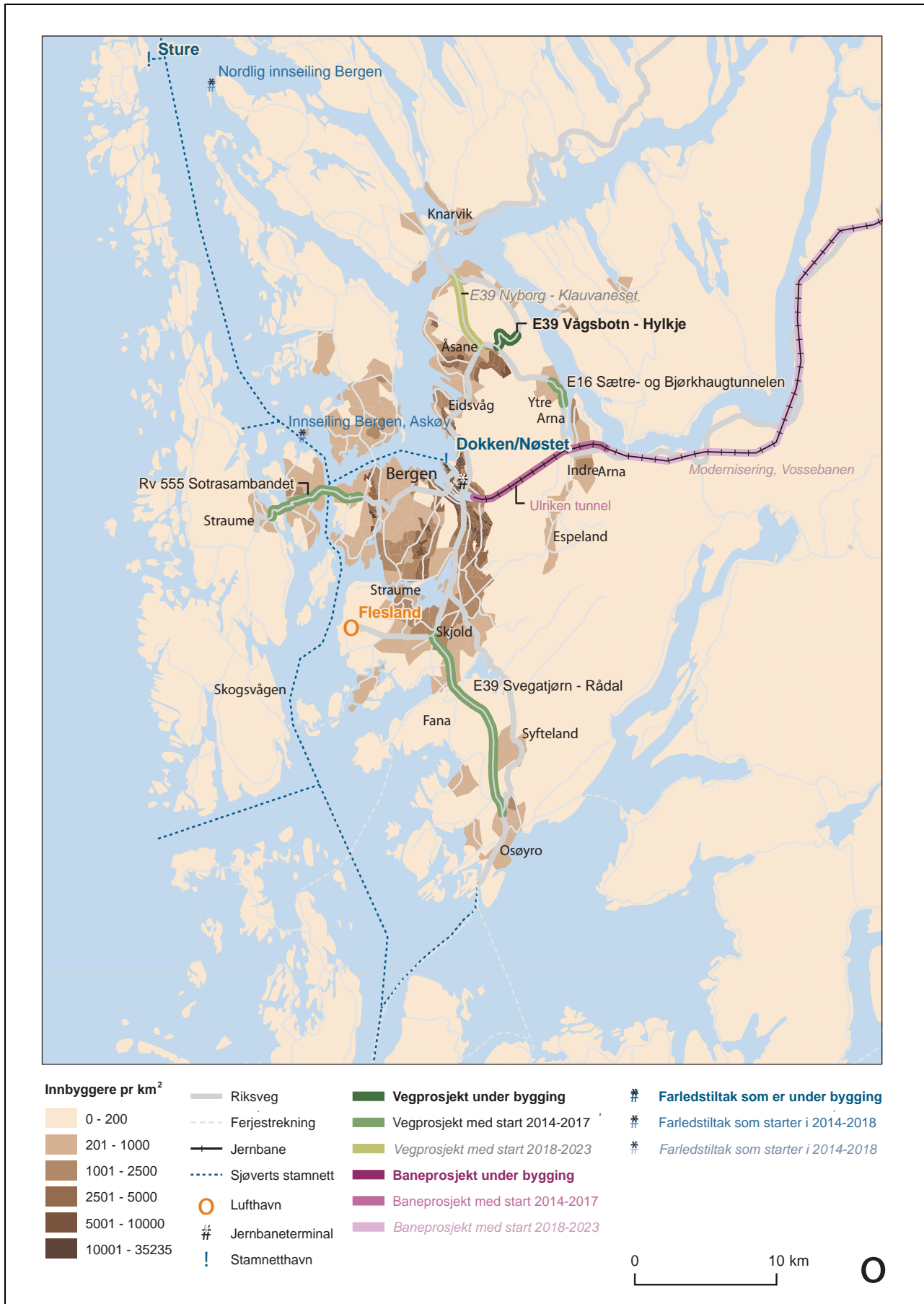
Innkrevning av bompenger i Bergen startet opp i 1986. Gjennom behandlingen av Prop. 108 S (2009–2010) sluttet Stortinget seg til en utvidelse av Bergensprogrammet med ti år til utgangen av 2025. Etter forvaltningsreformen 2010 er det ikke lenger riksvegprosjekt i Bergensprogrammet.

Et stort antall større prosjekt er blitt gjennomført i perioden 1986–2012. I juni 2010 åpnet første etappen av Bybanen mellom sentrum og Nesttun, og i september 2010 åpnet første etappe av Ringveg vest mellom Dolviken og Sandeide. Byggingen av andre etappe av Bybanen mellom Nesttun og Rådal startet opp i 2011 og er planlagt åpnet for trafikk i 2013, mens byggingen av andre etappe av Ringveg vest mellom Sandeide og Liavatnet startet opp i 2011 og er planlagt åpnet for trafikk i 2015. Det er også satt av betydelige midler til programområdetiltak.

Det er lokalpolitisk tilslutning til å utvide Bergensprogrammet ytterligere, bl.a. med tredje etappe av Bybanen fra Rådal til Flesland, og det er søkt om å øke takstene og redusere den maksimale rabatten. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av kostnader og prosjektstyring for tredje etappe av Bybanen i regi av Hordaland fylkeskommune. Den eksterne kvalitetssikringen (KS2) av trafikkgrunnlag og bompenginntekter m.m. er startet opp etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Utvidelsen av Bergensprogrammet vil bli lagt fram for Stortinget når tilstrekkelige avklaringer foreligger.

Det er utarbeidet en KVV for transportsystemet i Bergensregionen som er eksternt kvalitetssikret (KS1). Det legges til grunn at videre utvikling av transportsystemet i Bergensregionen ikke skal basere seg på en regionpakke med felles organisering og finansiering på nåværende tidspunkt. Videre utvikling av transportsystemet i Bergensregionen baseres på enkeltstående tiltak og tiltakspakker med egen finansiering. Aktuelle prosjekt og tiltak må vurderes trinnsvis, og samfunnsøkonomisk lønnsomhet vektlegges ved prioritering av prosjekt.

Det bør likevel vurderes på sikt å samordne prosjekter og tiltak til en samlet pakke der rammeverket for helhetlige bymiljøavtaler legges til grunn.



Figur 9.7 Tiltak i Bergensområdet.

Statlige prioriteringer i planperioden

Eikåstunnelen på strekningen Vågsbotn – Hylkje på E39 fullføres i perioden 2014–2018. Prosjektet finansieres fullt ut med statlige midler. I Bergensområdet legges det opp til å starte utbyggingen av E39 til firefelts veg på strekningen Svegatjørn – Rådal i Os og Bergen kommuner i perioden 2014–2017. I tillegg legges det opp til å starte byggingen av nytt Sotrasamband på rv 555 i Bergen og Fjell kommuner. Begge prosjektene forutsettes delvis bompengefinansiert. Videre er det prioritert statlige midler til å starte byggingen av ekstra tunneløp i Sætre- og Bjørkhaugtunnelen på E16 i Bergen kommune. Disse prosjektene fullføres i perioden 2018–2023. I siste seksårsperiode er det også aktuelt å starte utbygging av E39 til firefelts veg mellom Nyborg og Klauvaneset i Bergen kommune. Dette er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Innenfor rammen til riksveginvesteringer er det foreslått et statlig bidrag til disse prosjektene på til sammen om lag 6,4 mrd. kr, hvorav om lag 1,8 mrd. kr i første fireårsperiode. I tillegg er det forutsatt statlige midler til tiltak innenfor de ulike programområdene. Dette vil bli nærmere avklart gjennom arbeidet med handlingsprogrammet. Videre kan det bli aktuelt med statlige midler innenfor foreslåtte rammer til helhetlige bymiljøavtaler, forutsatt at lokale og statlige myndigheter blir enige om en avtale.

På jernbanen er det i planperioden satt av om lag 3,2 mrd. kr, hvorav om lag 2,4 mrd. kr i første fireårsperiode, til prosjektet Ulriken tunnel. Med ny tunnel blir det dobbeltspor på strekningen Arna – Bergen, og tilbudet kan økes fra dagens halvtimesfrekvens til kvartersfrekvens på lokalto-gene. I tillegg settes det av om lag 0,5 mrd. kr til tiltak på Vossebanen for å forbedre tilbudet på denne strekningen.

9.11.3 Status, utfordringer og tiltak i Trondheimsområdet

Trondheimsområdet har 260 000 innbyggere. Fram mot 2040 er det ifølge befolkningsframskrivningene til SSB ventet en befolkningsvekst på noe over 30 pst. til 340 000 innbyggere.

Utviklingen av transportsystemet er basert på Miljøpakke Trondheim. Det ble åpnet sammenhengende kollektivfelt i de sentrale delene av byen i 2008, og tidsdifferensierte bompengetakster ble innført i 2010. Kollektivtilbudet er utvidet og billettprisene redusert. Ifølge trafikktellinger

har tiltakene gitt en nedgang i biltrafikken på 10 pst. etter innføringen av bompenger, og kollektivtrafikken har vokst med 40 pst. siden 2008. Ifølge RVU 2009, som ble gjennomført før bompengekrevingen startet opp, var kollektivandelen i Trondheim kommune 9 pst., sykkelandelen 8 pst. og andelen fotgjengere 26 pst. Bilandelen var 56 pst.

Åpningen av prosjektet rv 706 Nordre avlastningsveg i 2009 har gitt bedre framkommelighet for kollektiv-, nærings- og biltrafikk. Det er likevel fortsatt behov for å øke framkommeligheten for kollektivtrafikk, syklende og gående i Trondheim. En tredel av drepte og hardt skadde er fotgjengere.

Anslagsvis halvparten av CO₂-utslippene i Trondheim kommer fra trafikk. Det er også utfordringer knyttet til luftkvalitet både for NO₂ og svevestøv, bl.a. pga. høy bruk av piggdekk. Mange innbyggere er sterkt plaget av støy.

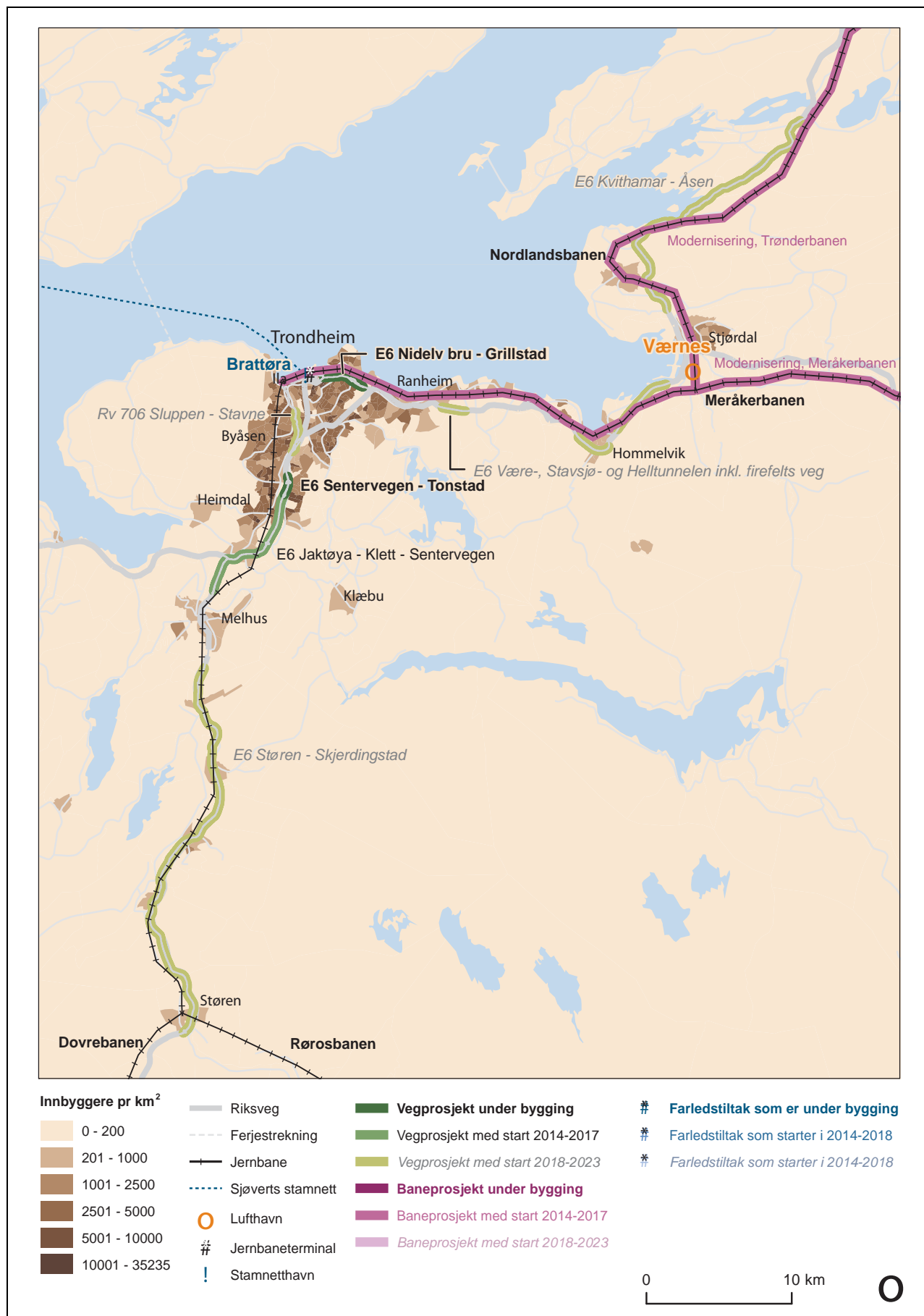
Persontransport på jernbanen i Trondheimsområdet er først og fremst viktig for de mellomlange reisene på strekningen Støren – Trondheim – Steinkjer (Trønderbanen). Åpningen av Gevingåsen tunnel i 2011 har gitt noe redusert reisetid på strekningen.

Jernbaneverket har utarbeidet en KVVU for nytt logistikk-senter (goods) i Trondheimsområdet. Regjeringen har ikke tatt endelig stilling til valg av konsept, i påvente av at det skal gjennomføres en bred samfunnsanalyse for godstransporten som bl.a. skal se på betydningen av samlokalisert jernbaneterminal og havn.

Miljøpakke Trondheim

Utviklingen i transportinfrastrukturen er basert på Miljøpakke Trondheim som ble vedtatt i Trondheim bystyre i 2008. Miljøpakken er et samarbeid mellom Trondheim kommune, Statens vegvesen og Sør-Trøndelag fylkeskommune. Pakken skal løse utfordringene ved en kraftig vekst i bilbruken i området, sikre finansiering av et avlastende hovedvegssystem rundt de sentrale byområdene, og forbedre framkommeligheten til andre trafikantgrupper som kollektivtrafikk, gående og syklende. Gjennomføringen krever god samhandling mellom forvaltningsnivåene, og det er etablert en politisk styringsgruppe ledet av ordføreren der også vegdirektøren og fylkesordføreren deltar.

Miljøpakken har ti hovedmål. Bl.a. skal CO₂-utslipp fra transport reduseres med minst 20 pst. innen 2018, andelen reiser med privatbil skal reduseres fra 58 til 50 pst., et helhetlig gang- og



Figur 9.8 Tiltak i Trondheimsområdet.

sykkelvegnett skal på plass og framkommelighet for kollektivtransport skal bedres.

I Miljøpakken er det prioritert å videreføre utbyggingen av hovedvegnettet for å avlaste vegnettet i de sentrale byområdene. I dette vegnettet inngår utbygging av rv 706 Sluppen – Stavne som også inkluderer bygging av ny Sluppen bru. I tillegg er det prioritert å bygge ut E6 Jaktøyen–Klett–Sentervegen. Som en del av et avlastende hovedvegnett er det lagt opp til å bygge ut nødvendige tilfartsveger og tiltak for syklende og gående. Videre er det prioritert kollektivtrafikktiltak, utbygging av hovedruter for sykkeltrafikk, trafikk-sikkerhetstiltak og miljøtiltak. Kommunen og fylkeskommunen ønsker også å styrke kollektivtrafikken gjennom å bruke bompenger til drift av kollektivtransporten i Trondheim.

For å kunne starte utbyggingen av det høyest prioriterte prosjektene raskt ble det besluttet å fremme Miljøpakken i to trinn. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 85 (2008–2009) ga Stortinget samtykke til delvis bompengefinansiering av trinn 1, som har en samlet økonomisk ramme på om lag 5,2 mrd. kr (ekskl. mva.-kompensasjon), hvorav 4,2 mrd. kr er forutsatt finansiert med bompenger. Bompengeinnkrevingen er utformet med tidsdifferensierte takster der takstene er høyere i rushtiden og lavere på kvelder og helger enn ellers på dagen.

En stor andel av bompengeinntektene har hittil vært brukt til de store vegprosjektene E6 Sentervegen – Tonstad og rv 706 Dortealyst – Stavne. I tillegg har det blitt gjennomført en rekke tiltak for å styrke kollektivtrafikken og sykkeltrafikken, bl.a. åpning av sammenhengende kollektivfelt i de sentrale delene av Trondheim.

Som en del av Miljøpakken er kollektivtilbudet utvidet og billettprisene redusert. De fleste i de nærmeste kommunene kan nå reise kollektivt til Trondheim for samme pris som internt i byen.

Statens vegvesen har utarbeidet en tilleggsutredning til en tidligere KVVU/KS1 for prosjektet rv 706 Sluppen – Stavne, inkludert Sluppen bru og Byåsentunnelen, som en del av grunnlaget for Miljøpakke Trondheim trinn 2. Tilleggsutredningen danner grunnlag for videre samarbeid mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen om trinn 2. Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune fattet i april 2012 vedtak om trinn 2, herunder hvilke tiltak som skal inngå og opplegg for bompengeordningen. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget om Miljøpakke Trondheim trinn 2 så snart alle nødvendige avklaringer foreligger.

Statlige prioriteringer i planperioden

I perioden 2014–2017 fullføres prosjektet E6 Nidelv bru – Grillstad som er delvis bompengefinansiert gjennom innkrevingsordningen for E6 Trondheim – Stjørdal. I tillegg er det satt av statlige midler som refusjon av forskutterte midler fra Trondheim kommune i forbindelse med byggingen av rv 706 Nordre avlastningsveg. Dersom det blir tilslutning til Miljøpakke Trondheim trinn 2, legges det opp til å videreføre utbyggingen av E6 til firefelts veg gjennom anleggsstart på strekningen Jaktøyen – Klett – Sentervegen i første fireårsperiode.

Prosjektet E6 Jaktøyen – Klett – Sentervegen fullføres i perioden 2018–2023. I siste seksårsperiode er det også aktuelt å videreføre utbyggingen av rv 706 mellom Sluppen og Stavne. Begge prosjektene forutsettes delvis bompengefinansiert gjennom Miljøpakke Trondheim trinn 2.

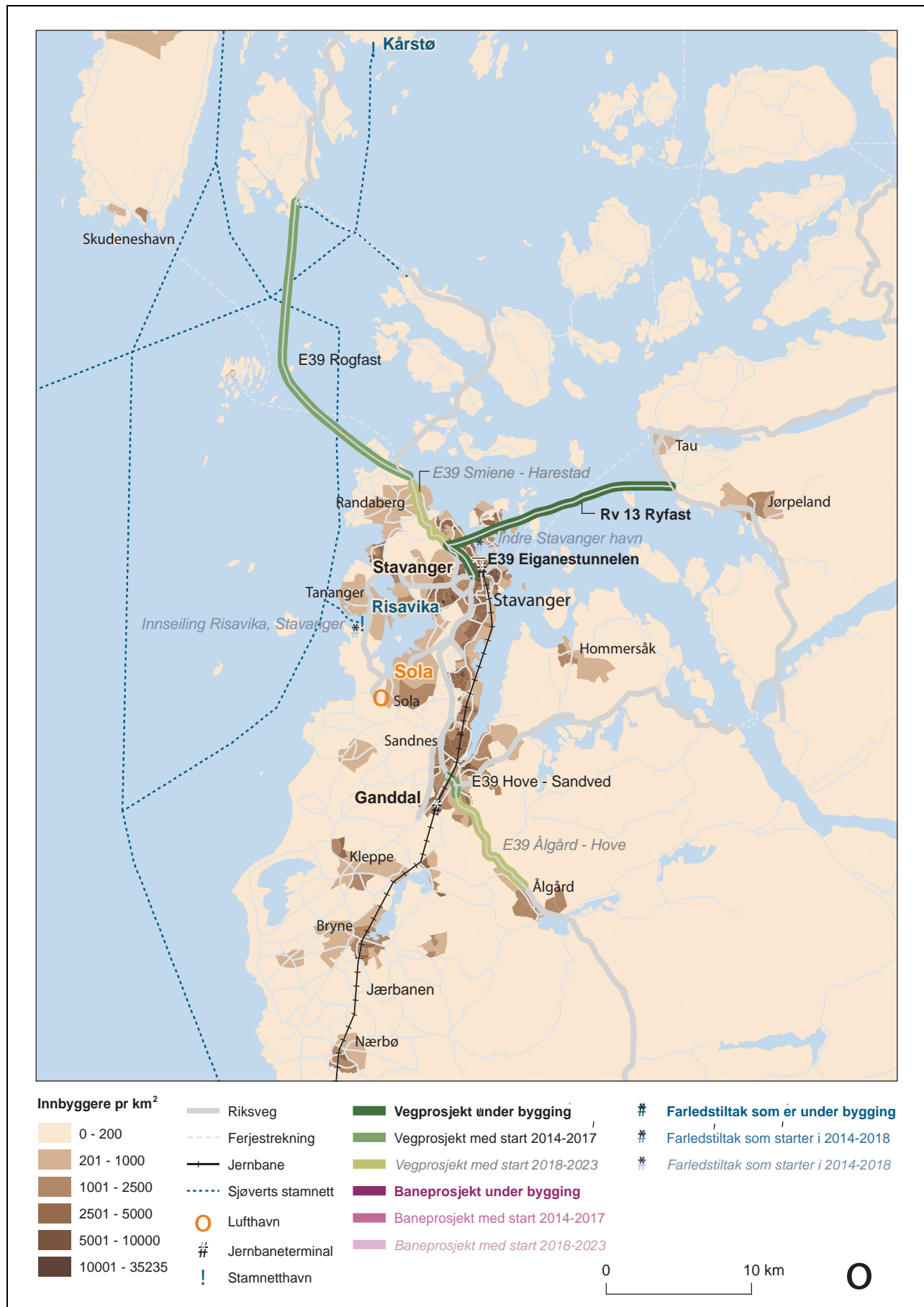
Innenfor rammen til riksveginvesteringer er det foreslått et statlig bidrag til disse prosjektene på til sammen om lag 2 mrd. kr, hvorav om lag 1,3 mrd. kr i første fireårsperiode. I tillegg er det forutsatt statlige midler til tiltak innfor de ulike programområdene. Dette vil bli nærmere avklart gjennom arbeidet med handlingsprogrammet. Videre kan det bli aktuelt med statlige midler innenfor foreslåtte rammer til helhetlige bymiljøavtaler, forutsatt at lokale og statlige myndigheter blir enige om en avtale.

Regjeringen har satt av om lag 3,9 mrd. kr til modernisering og elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen i planperioden, hvorav om lag 0,8 mrd. kr i første fireårsperiode. Dette omfatter elektrifisering av både Trønderbanen og Meråkerbanen, oppgradering av stasjoner, økt strekningskapasitet og ferdigstilling av dobbeltsporparell Hell – Værnes. Tiltakene vil gi en reisetidsreduksjon på strekningen Trondheim – Værnes på inntil 20 minutter.

9.11.4 Status, utfordringer og tiltak i Stavangerregionen

Byområdet på Jæren som inngår i Stavangerregionen, er en av de mest ekspansive regionene i Norge med sterk vekst i folketall og arbeidsplasser. Befolkningen er ventet å vokse fra 250 000 til 340 000 innbyggere fram mot 2040 ifølge SSBs framskrivninger. Dette utgjør en vekst på nærmere 40 pst.

Det er ventet størst vekst i transporttettersspørselen i bybåndet mellom Stavanger og Sandnes. Tall fra RVU 2009 viser at andelen kollektivrei-



Figur 9.9 Tiltak i Stavangerregionen.

sende og gående har økt i de to byene siden 2005, mens sykkelandelen har gått litt ned. I 2009 var kollektivandelen i gjennomsnitt om lag 10 pst. for de to byene, mens sykkelandelen var 5 pst., gangeandelen 22 pst. og bilandelen 63 pst.

E39 og andre hovedinnsfartsårer i regionen har avviklingsproblemer i rushtiden. Det rammer også busstrafikken. Sykkelvegnettet er mangelfullt utbygd. I Stavanger er drøyt 20 pst. av drepte og hardt skadde fotgjengere.

Vegtrafikken står for om lag halvparten av de totale klimagassutslippene i Stavanger og Sandnes. Det er utfordringer knyttet til lokal luftforurensning for både NO₂ og svevestøv, men problemene er mindre enn i andre norske storbyområder.

Kommunene og fylkeskommunen har et mål om redusert vekst i biltrafikken og et miljømessig og samfunnsøkonomisk godt transportsystem som er tilrettelagt og velfungerende for alle brukergrupper. I Stavanger kommunes sykkelstrategi er det et mål å øke sykkelandelen fra 12 til 16 pst. innen 2015.

Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren legger rammene for arealutviklingen. Her foreslås vekst i bybåndet mellom Stavanger og Sandnes og utvikling av stasjonsbyene langs Jærbanen.

I 2009 ble jernbanen utvidet til dobbeltspor på strekningen Stavanger – Sandnes (Jærbanen). Utbyggingen til dobbeltspor har gitt svært gode resultater når det gjelder driftsstabilitet og frekvensøkningen (15 minutters frekvens). Den økte kapasiteten har gitt en kraftig passasjervekst. Forbedringer i togtilbudet videre sørover på Jærbanen er avhengig av at infrastrukturen bygges ut. I planperioden vil det settes i gang et arbeid med KVVU for strekningen Sandnes – Egersund.

Nord-Jærenpakken

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 14 (1998–99) gav Stortinget samtykke til bompenggeinnkreving for delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Nord-Jæren. Innkrevingen startet i 2001, og i utgangspunktet var det lagt til grunn en bompengeperiode på 10 år. Siden 1998 er det gjennomført rundt 100 prosjekt og tiltak innenfor Nord-Jærenpakken. Totalt er det investert om lag 6 mrd. kr, hvorav om lag 40 pst. er finansiert med bompenger.

Følgende store vegprosjekt er fullført:

- Rv 510 Solasplitten (2012)
- Fv 505 Ny Foss – Eikeland bru (2011)
- E39 Tjensvollkrysset (2010)

- E39 Stangeland – Sandved (2010)
- Rv 44 Stangeland – Skjæveland (2007)
- Rv 44 Omkjøringsveg Klepp (2007, omklassifisert til fylkesveg fra 2010)
- Fv 427 Storhaugtunnelen (2001)
- E39 Solasplittkrysset (2001)
- Rv 13 Hove – Vatnekrossen (2000)
- E39 Forus – Stangeland (1998)

Det har også vært omfattende satsing på programområdene med kollektivtrafikktiltak, trafikksikkerhetstiltak, tilrettelegging for syklende og gående og miljøtiltak.

Det har vært gjennomført KS1 av KVVU for transportsystemet på Jæren. Regjeringen legger til grunn at videre utvikling av transportsystemet på Jæren skal baseres på konsept K3A Busway, dvs. en buss- og jernbanebasert videreutvikling av transportsystemet. For utbygging av hovedtraseen for kollektivtrafikken mellom Stavanger, Forus, Sandnes og Sandnes Øst, legges det til rette for en mulig omlegging til bybane på sikt. For utbyggingen av Sandnes Øst, legges det til grunn at det etableres et høyverdig kollektivtilbud parallelt med utbyggingen av området. Så langt det er praktisk mulig og økonomisk forsvarlig legger regjeringen til grunn at det bygges sammenhengende kollektivtraseer slik at man sikrer punktlighet, høy kapasitet, samt forutsigbarhet for byutvikling langs traseene. Det skal gjennomføres en KVVU for strekningen Sandnes – Egersund.

KVVU/KS1 vil danne grunnlag for videre planlegging og drøfting av finansieringsløsninger for større samferdselstiltak, bl. a. for det videre arbeidet med utformingen av Jærenpakke 2. Intensjonen med en ny Jærenpakke er å utvikle et transportsystem der kollektivtrafikk, syklende og gående gis høyere prioritet enn i Nord-Jærenpakke 1. Arbeidet med KVVU og KS1 tok imidlertid lengre tid enn forutsatt som følge av behov for supplerende analyser. Rogaland fylkeskommune la derfor fram et forslag til forlengelse av eksisterende bompenggeordning. Stortinget sluttet seg til opplegget med forlengelse i inntil fem år, dvs. til utgangen av 2016, gjennom behandlingen av Prop. 28 S (2011–2012).

Dersom Stortinget slutter seg til en ny Jærenpakke 2 innen utgangen av 2016, vil den avløse videreføringen av dagens ordning. Uten tilslutning til en ny Jærenpakke 2 vil dagens bompenggeordning avsluttes når oppstartede prosjekt er fullført og kostnadene ved avviklingen av ordningen er finansiert.

Statlige prioriteringer i planperioden

I perioden 2014–2017 fullføres prosjektet E39 Eiganestunnelen som startes opp i 2013. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert gjennom forlengelse av innkrevingsordningen for Nord-Jærenpakken. Prosjektet rv 13 Ryfast er under bygging og blir finansiert bl.a. med et eget bompengepoeng. I tillegg legges det opp til å bygge ut E39 til firefelts veg på strekningen Ålgård – Sandved.

Prosjektet forutsettes gjennomført i to utbyggingsetapper med ferdigstillelse av Hove – Sandved i første fireårsperiode og Ålgård – Hove i siste seksårsperiode. Det er forutsatt at Hove – Sandved delfinansieres med bompenger fra Nord-Jærenpakken, mens Ålgård - Hove er avhengig av at det blir tilslutning til en Jærenpakke 2.

I siste seksårsperiode er det aktuelt å bygge ut E39 til firefeltsveg på strekningen Smiene – Hare-

stad i Stavanger og Randaberg kommuner. Dette er betinget av at det blir tilslutning til en Jærenpakke 2.

Innenfor rammen til riksveginvesteringer er det foreslått et statlig bidrag til disse prosjektene på til sammen om lag 3,2 mrd. kr, hvorav om lag 1,1 mrd. kr i første fireårsperiode. I tillegg er det forutsatt statlige midler til tiltak innfor de ulike programområdene. Dette vil bli nærmere avklart gjennom arbeidet med handlingsprogrammet. Videre kan det bli aktuelt med statlige midler innenfor foreslåtte rammer til helhetlige bymiljøavtaler, forutsatt at lokale og statlige myndigheter blir enige om en avtale. Tiltak på rv 509 Sømmevågen – Risavika i Transportkorridor vest vil kunne være aktuelle innenfor en ev. helhetlig bymiljøavtale.

10 Framkommelighet og konkurransekraft – strategi for en effektiv godstransport



Figur 10.1 Alnabru godsterminal, Oslo.

Foto: Øystein Grue/Jernbaneverket

Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.

Regjeringen vil:

- Legge til rette for en mer effektiv godstransport. Regjeringen har som mål å utvikle det enkelte transportmiddels fortrinn og styrke samspillet mellom dem, slik at næringslivets transportkostnader reduseres.
- Styrke framkommeligheten for godstransport på veg gjennom å forbedre standarden på eksisterende vegnett og bygge ut vegkapasiteten.
- Legge til rette for en overgang fra godstransport på veg til sjø og bane.
- Legge til rette for utvikling av knutepunkt gjennom økt kapasitet og effektivitet i terminalledet og bedre vegtilknytning til terminaler og havner.
- Legge til rette for økt godstransport på jernbane i planperioden ved å:
 - øke driftsstabilitet, bedre punktlighet og regularitet
 - utvikle Alnabruterminalen og øke kapasiteten på eksisterende terminaler
 - bygge nye kryssingsspor og forlenge eksisterende for å øke kapasiteten på bane.
- Legge til rette for mer godstransport på sjø ved å:
 - utforme tiltak som stimulerer til økt bruk av nærsjipsfart

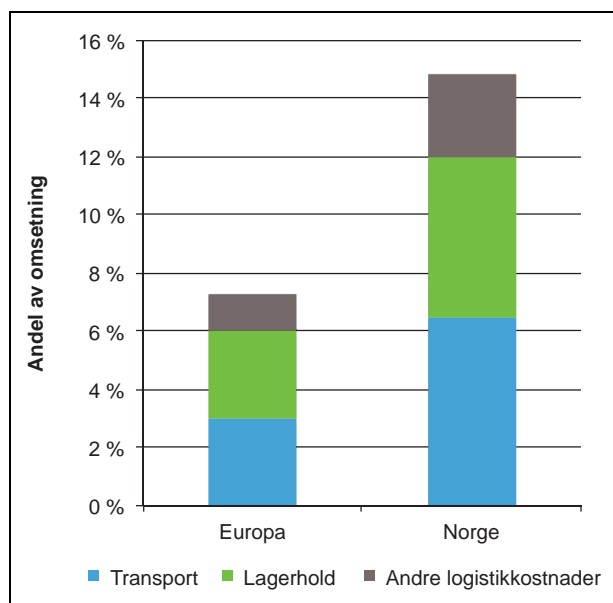
- utforme en tilskuddsordning for statlig støtte til investeringer i utpekte havner
- utforme en tilskuddsordning for havnesamarbeid og godskonsentrasjon
- styrke forskning og utredning om godstransport på sjø og kombinerte transportløsninger
- videreutvikle lostjenesten som en fremtidsrettet, kostnadseffektiv og brukervennlig tjeneste
- investere i maritim infrastruktur og sørge for sikkerhet og fremkommelighet i farvannet.
- Gjennomføre en bred analyse av godstransport for å kartlegge muligheter og virkemidler for videre styrking av godstransport på sjø og bane.

10.1 Hovedutfordringer

Transportsystemet utvikles i et samspill mellom rammevilkår, kvalitet og kapasitet på infrastruktur, ulike kostnadselementer, geografiske mønstre i transportbehov og etterspørsel etter transport. Et effektivt transportsystem krever et godt samspill mellom alle aktører, og mellom ulike sektorer og ulike transportmidler. Økt trafikk og mer kompliserte infrastrukturanlegg stiller stadig større krav til ny og mer robust transportinfrastruktur som kan stå imot klimaendringer og andre utfordringer. For å sikre påliteligheten vil det være nødvendig å nytte store ressurser til investering og fornying, samt drift og vedlikehold av transportsystemet.

Geografisk oppsplitting av produksjon, med tilhørende spesialisering vil stille stadig høyere krav til hurtighet, fleksibilitet og pålitelighet. Norge har en næringsstruktur som i betydelig grad er basert på utvinning og salg av råvarer, samt bearbejdede varer bl.a. basert på disse råvarene. Bedriftene er spredd utover landet, mange langs kysten. Dette næringslivet har behov for et transportsystem med stor kapasitet og høy pålitelighet. Bedre framkommelighet for godstransport gir lavere kostnader, økt pålitelighet og dermed bedre konkurransekraft. Regjeringen vil derfor gjennomføre en rekke tiltak for å sikre et effektivt transportsystem slik at næringslivets transportkostnader reduseres.

I 2011 arrangerte Samferdselsdepartementet en serie dialogmøter med regionalt næringsliv som ledd i arbeidet med Nasjonal transportplan. Intensjonen med møtene var å skape en arena der næringslivet i de ulike regionene ble gitt mulighe-



Figur 10.2 Transport- og logistikkostnader Europa og Norge 2008. Gjennomsnittlig andel av omsetningen.

Kilde: TØI 2012

ten til å peke på det de oppfattet som de viktigste behovene på transportområdet. På møtene ble det fra næringslivets side særlig påpekt behovet for solid og robust infrastruktur, men også andre tiltak som kan bidra til en mer effektiv trafikkavvikling ble diskutert. Infrastrukturen er avgjørende både for leveranser av innsatsfaktorer og ferdigvarer, og for bedrifters mulighet til å tiltrekke seg nødvendig arbeidskraft fra et større pendlingsomland.

Blant annet på grunn av lange avstander er transportkostnadene for norsk næringsliv høye og utgjør en betydelig utfordring for store deler av næringslivet. Det er derfor særlig viktig å sette inn tiltak som hever transportstandarden og øker påliteligheten for å sikre at transportene når fram i tide.

10.2 Næringslivets behov for persontransport

Arbeidslivet har et betydelig behov for reiser knyttet til pendling, utføring av arbeidsoppdrag og lengre tjenestereiser. Kø- og rushtidsforsinkelser er kostbart og fører til tap for næringslivet og trafikanter.

Arbeidsreiser, særlig pendling, utgjør en betydelig andel av disse personreisene. Utvikling av bo- og arbeidsmarkeder der personer kan transporteres effektivt er en forutsetning for et konkur-

Boks 10.1 Eksempler på norske bedrifter som er avhengig av god infrastruktur

Ulstein Group har hovedkontoret i Ulsteinvik utenfor Ålesund og bygger skip og leverer utstyr til maritim og offshore-sektoren. Ulstein Group er etablert i en av Norges viktigste eksportklynger knyttet til utvinning av olje og gass, maritim sektor og sjømat. Til tross for avstandsulempene finnes det i dette området bedrifter som er blant verdens ledende innenfor teknologi, design og innovasjon. For bedrifter som Ulstein Group er det særlig to forhold som er avgjørende for at et godt transporttilbud kan gi grunnlag for videre verdiskaping. Det ene er behovet for å utvikle et transportsystem som kan skape robuste arbeids-, bolig- og serviceregioner, og utvide befolknings- og rekrutteringsgrunnlaget for bedriften innenfor et pendlingsomland på om lag en time. Det andre forholdet gjelder behovet for å skape gode, raske og sikre forbindelser til salgsområdene – både nasjonalt og internasjonalt. Det er mange bedrifter med tilsvarende lokalisering og med liknende transportbehov.

Marine Harvest er blant verdens største selskaper innenfor havbruk. Selskapet produserer

sjømatprodukter fra anlegg som ligger på strekningen fra Rogaland til Helgelandskysten. For at selskapets ferskfiskprodukter skal beholde sin kvalitet, må transporten bare ta noen få dager før varen omsettes hos kjøpere verden over og i Europa. Dette setter krav til gode forbindelser langs kysten og til/fra Østlandet, både når det gjelder veg og togtilbud. Havbrukssektoren med sin lokalisering og med sine særegne behov for raske og pålitelige transporter, stiller særlige krav til det norske transportsystemet.

Moelven Industrier ASA er blant de større tremekaniske konsernene i Skandinavia. Konsernet produserer trelast, flis, trebaserte bygg- og interiørprodukter, limtre, byggmoduler, bygginnrøding og elektrotjenester. Hovedmarkedene er Skandinavia og nære deler av Europa. Konsernet har produksjonsanlegg både i Norge og Sverige og er avhengig av mer enn 800 transporter per dag. For bedrifter som Moelven betyr bestemmelser om vogntoglengder og totalvekt svært mye for transportkostnaden.

ransedyktig næringsliv. Større bo- og arbeidsmarkedsregioner gir bedre tilgang på kvalifisert arbeidskraft for bedriftene og vil bidra til å spre befolkningsveksten. Det gir mulighet for at fagpersonell og mannskap kan settes inn på en effektiv måte i et globalt marked, og det gir muligheter for handel og økonomisk samhandling.

Det er krevende å møte det økte behovet for arbeidsreiser, ettersom hoveddelen av transporten skal avvikles innenfor relativt korte tidsintervall morgen og ettermiddag. Dette gir dårlig kapasitetsutnyttning av infrastrukturen og kan gi lav beregnet lønnsomhet for prosjektene, selv om de er en viktig forutsetning for at arbeidslivet skal fungere godt. Kjøprising/tidsdifferensierte bompenge kan bidra til bedre fordeling av trafikken, med bedre spredning gjennom dagen.

Vridningen mot et mer informasjons- og kompetansebasert næringsliv kan endre næringslivets transportbehov. Det kan ventes et økende behov for effektive tjenestereiser. I tillegg er rekruttering av kompetent og riktig arbeidskraft en viktig konkurransebetingelse for bedriftene. Infrastrukturens betydning for gode bomiljø og muligheter for attraktiv fritid får dermed indirekte en økende

betydning for næringslivet. Telependling gjør det mulig å bo lenger unna arbeidsstedet. Det kan bidra til lengre, men ikke nødvendigvis daglige arbeidsreiser. Arbeidsreiser over 100 km kan bli langt vanligere enn de er i dag.

Jernbanen har en betydelig rolle i avviklingen av arbeidsreiser både i nærtrafikken og i et større pendlingsomland. En utvikling av nærtrafikktilbudet er viktig for å møte utfordringene med økt etterspørsel som følge av den forventede befolkningsveksten i byområdene. Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel.

En desentralisert lufthavnstruktur med et omfattende nett av mindre lokale lufthavner sikrer tilgang til flyrutetjenester i hele landet. Dette gir god framkommelighet og innebærer at 99,5 pst. av befolkningen har mulighet for dagsmøter i Oslo.

De lange avstandene i Norge og til viktige markeder innebærer at lufttransporten er svært viktig for landets konkurransekraft. Veksten i flytrafikken har vært sterk de siste tiårene. Andelen forretningsreiser har etter hvert gått ned og private reiser er nå volummessig et nesten like viktig

marked for flyselskapene som arbeidsrelaterede reiser.

10.3 Regjeringens godsstrategi

Bosettingsmønster, inntektsnivå, lange avstander innenlands og lange avstander til markedene er forhold som bidrar til at norsk næringsliv har høyere transport- og logistikkostnader enn land vi konkurrerer med. Naturgitte forhold og spredt bosetting setter viktige rammebetingelser for norsk transportpolitikk. Samtidig er det viktig å skape et effektivt og miljøvennlig transportsystem som kan redusere transportkostnadene, konkurranseulempene for norsk næringsliv, og miljøbelastningene fra transportsystemet.

Regjeringen legger opp til å videreføre en todelt godsstrategi:

- Sikre god effektivitet i de ulike sektorene, veg, bane, sjø og luft, gjennom målrettet utvikling av infrastrukturen og ved å legge til rette for bedre avvikling av transporten.
- Legge til rette for en overgang fra godstransport på veg til sjø og bane. Det skal legges til rette for knutepunkt som letter overgangen.

Logistikk og transport inngår som en del av det produktet og de tjenester som skal leveres. Transportkjøperne avgjør hvilken form for transport som best bidrar til å tilfredsstille krav til pris og kvalitet. Internasjonale aktører har i økende grad innflytelse på disse beslutningene og velger i større grad å bruke egne felles systemer på tvers av landegrensene. Transportmiddelfordelingen er et resultat av aktørenes valg, innen de rammebetingelser myndighetene setter. Det er viktig at transportbruken er fleksibel og til enhver tid tilpasset de aktuelle behovene, slik at også transportsystem og transportmiddelfordeling endres i takt med øvrige endringer i samfunnet.

Hovedgrepene i godsstrategien så langt er satsing på utbygging, drift og vedlikehold av transportinfrastrukturen. Det vil også bli vurdert mulige endringer i rammevilkår, nye organiserings- og samarbeidsformer og modernisering av regelverk. ITS (Intelligente transportsystemer) og ny transportteknologi vil kunne bidra til mer effektiv bruk av transportmidlene og bedre utnyttelse av kapasiteten i infrastrukturen. Beslutningsgrunnlaget for godsstrategien skal videreutvikles i de kommende årene og danne grunnlag for en revidert godsstrategi til neste rullering av NTP.

For å få et bedre grunnlag for videreutvikling av godsstrategien vil Samferdselsdepartementet

og Fiskeri- og kystdepartementet sette i gang et arbeid med en bred analyse som skal se nærmere på en effektiv og rasjonell transportmiddelfordeling, herunder hvordan målet om mer overføring av gods fra veg til sjø og bane kan nås. Arbeidet skal gjennomføres i regi av Sekretariatet for Nasjonal transportplan og målet er at arbeidet avsluttes sommeren 2015. I utredningsarbeidet skal godsstrømmer, logistikktrender og samspillet mellom sentrale aktører i godsmarkedet kartlegges med sikte på å vurdere potensialet for effektiv overføring. Terminalstruktur og eierform skal analyseres nærmere med sikte på å effektivisere terminalledet. Dette vil være viktig for å gjøre sjø- og banetransport mer konkurransedyktig. Utredningen vil også se på justering av incentiver og virkemidler som kan være aktuelle å ta i bruk for å stimulere til mer rasjonell og miljøvennlig godstransport, slik at mulige samfunnsmessige gevinster kan identifiseres og realiseres.

Analysen vil omfatte følgende elementer:

- En knutepunktstruktur som legger til rette for mer effektiv godstransport.
- Terminalstruktur og logistikk løsninger i Oslofjordområdet.
- Organisering og eierskap av intermodale godsterminaler med nasjonal funksjon.
- Vurdering av infrastrukturtiltak og arealbruk som kan bidra til hensiktsmessig godskonsentrasjon.
- Beregning av effekten av økonomiske incentiver og andre virkemidler for å stimulere til hensiktsmessig konsentrasjon av godsstrømmer og mer intermodal godstransport.
- Riktig prising og bruk av avgifter.
- Kartlegging av godsstrømmer og logistikktrender, inklusiv kunnskap om mulighetene for å påvirke disse.

10.3.1 Overføring av gods fra veg til sjø og bane

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.

De ulike transportformene har ulike fortrinn og egenskaper. Vegtransport er en fleksibel transportform som kan tilby dør til dør transport over hele landet. Transportformen imøtekommer i stor grad transportkjøpernes økte krav til kvalitet og fleksibilitet – dvs. raske transporter med stor leve-

ringssikkerhet. Jernbane- og sjøtransport har et kostnadmessig fortrinn på lange avstander hvor det er store volumer/vekt og hvor tidsfaktoren er mindre viktig. Jernbane har minst energiforbruk per tonnkilometer og gir også mindre miljø- og ulykkesbelastninger enn vegtransport. Sjøtransport har mindre energiforbruk enn vegtransport, og er en forutsigbar transportform med lave vedlikeholdskostnader. Både sjø- og jernbanetransport vil i de fleste tilfeller trenge vegtransport i begge ender av transportkjeden. Luftfart har fortrinn der tidsfaktoren er svært viktig, volumene er små og verdien av godset er høy. I tillegg er flytransport viktig for virksomheter i Norge med globale aktiviteter når tidsfaktoren er avgjørende.

Geografi, bosetting, forbruksmønster, næringsstruktur, forsendingsstørrelse og infrastruktur er faktorer som har stor betydning for valg av transportform. Konkurransesflatene mellom transportformene er relativt begrensede, jf. kapittel 3. Samtidig vil investeringer i en av transportsektorene, nødvendigvis påvirke etterspørselen etter andre transportløsninger på samme strekning.

Vegtransporter lenger enn 50 mil utgjør en mindre del av tonnmengden, men nær 40 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.

Transportøkonomisk institutt (TØI) og Sitma (Strategi-, IT og Materialadministrasjon) har beregnet at 25 pst. av lastebilens transportarbeid har et teoretisk potensial for overføring, jf. TØI-rapport 1125/2011. Kostnadene og den praktiske gjennomførbarheten er ikke vurdert. Transportetatene og Avinor peker på at det sannsynligvis er vanskelig å overføre alt det godset som TØI peker på. De mener at en overføring av om lag 10–15 pst. av transportarbeidet med lastebil er et rimelig utgangspunkt for hva som er mulig å oppnå. Det er først og fremst for transport av stykk gods på de lengre strekningene at det er et overføringspotensial. I tråd med klimaforliket vil det bli lagt til rette for slik overføring.

Sjøtransport dominerer utenriks godstransport, men vegtransporten er økende – særlig for import av stykk gods. For godstransport på jernbane har det vært en sterk vekst i malmtransporten fra Kiruna til Narvik, mens det har vært en nedgang i de innenlandske kombitransportene. Flere faktorer bidrar til at bane eller sjø kan bli et mer aktuelt alternativ i godstransportmarkedet:

- Forventet befolkningsvekst i de store byområdene vil gi økning og konsentrasjon av gods-

strømmer i og mellom de store byene, noe som gir potensial for mer jernbanetransport.

- Engroshandelen med tilhørende lagerfunksjoner sentraliseres til Osloregionen, der det største markedet er lokalisert.
- IKT gir nye muligheter for informasjonsflyt i logistikkjedene slik at det blir enklere å bestille dør-til-dør transport, spore forsendelser og varsle forsinkelser med intermodale transportter.
- Effektivisering i terminalleddet gir kortere transporttid og reduserte kostnader.
- Utvikling av lastbærere og emballasje for intermodale transportter.
- EUs politikk for mer transport på sjø og bane kan etter hvert bidra til at færre utenlandske kjeder og operatører bruker lastebil.
- Utvikling av tett lokalisering av samlastere og andre logistikkbedrifter og verdiøkende tjenester.
- Integrerte logistikknutepunkt.

Sjø og bane kan over tid utvikles til å bli mer konkurransedyktige alternativ til dør-til-dør lastebiltransport der dette er samfunnsmessig gunstig. I den sammenheng er det viktig å tilpasse og forsterke de positive trendene på en slik måte at bedriftsøkonomiske og samfunnsøkonomiske hensyn trekker i samme retning. En overføring av gods fra veg til bane og sjø er også avhengig av at næringen selv finner disse alternativene attraktive. Så langt har det vært sterkest oppmerksomhet på transportene mellom godsterminalene. Det vil også være viktig å få ned kostnadene ved terminalbehandling.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 ble de økonomiske rammebetingelsene for de ulike sektorer gjennomgått og presentert på en helhetlig og systematisk måte. Det har siden framlegging av forrige Nasjonal transportplan ikke vært større endringer når det gjelder disse rammebetingelsene utover reduksjonen og justeringene av brukerbetalingen for sjøtransporten (avgifter til Kystverket) som ble varslet i meldingen.

10.3.2 Integrerte logistikknutepunkt

Effektive terminaler er viktige for å få mer transport på sjø og bane. I tillegg til effektive laste-/losseoperasjoner, er det viktig at transport- og logistikkbedrifter er lokalisert like ved, eller integrert i terminalen. Det er også en fordel om større transportbrukere er lokalisert nær terminalen. Gjennom regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven kan fylkeskommunene og

kommunene i samarbeid med statlige fagmyndigheter bidra til utvikling av effektive logistikknutepunkt.

Integrerte intermodale terminaler vil potensielt kunne styrke sjø- og banetransporter, der logistikkaktørene gis mulighet for lokalisering nærmest mulig terminalen for å effektivisere driften. Samspillet mellom sjø og jernbane er imidlertid relativt begrenset. I den brede godsanalysen skal det ses nærmere på om samlokalisering av havn og jernbaneterminal vil kunne føre til at mer gods fraktes sjøvegen og på jernbane, og om det vil føre til at gods lastes om fra skip til jernbane og vice versa i stedet for til lastebil. Dette vil være spesielt viktig å avklare i Oslofjordområdet siden terminalstrukturen i dette området er en viktig premisse for hvordan godstransporten i hele landet organiseres og gjennomføres. Gode forbindelser mellom jernbane og havn kan også tenkes å åpne opp nye markeder, for eksempel transitt av gods fra/til Sverige og Finland.

Det er nødvendig med mer kunnskap om både terminalstruktur og betydningen av samlokalisering av havn og jernbaneterminal, før regjeringen kan ta stilling til videre langsiktig utvikling av godsterminalene.

Langsiktige lokaliseringsvalg for flere av de større jernbaneterminalene vil derfor først bli vurdert nærmere fram mot neste rullering av NTP. I disse vurderingene vil resultatene fra den brede godsanalysen være viktige premisser.

10.4 Godstransport 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. Regjeringen legger stor vekt på å styrke framkommeligheten for godstransport på veg gjennom bedre kapasitet, effektivitet, og pålitelighet. Større framkommelighet og bedre standard på dagens vegnett skal utvikles gjennom å bygge ut vegkapasiteten slik at anslått vekst i transportbehovet kan avvikles på en god måte. Økt satsing på drift, vedlikehold og skredsikring er viktig for å sikre god framkommelighet.

Fjerning av flaskehals, skredsikring og økt satsing på drift og vedlikehold er viktig for å redusere transporttid og øke påliteligheten for næringstransporter. For noen næringer, for eksempel skogindustrien, kan økt bæreevne som gir mulighet for økt aksellast, være viktig. Sam-

menhengende utbygging på lengre strekninger vil også gi besparelser for næringslivets transport. Utbygging og utbedring av infrastruktur er derfor sentralt for å oppnå bedre pålitelighet, raskere og billigere transport.

Veksten i godstransport forventes å være størst der kapasitetsutfordringene er størst. Dette gjelder spesielt Oslo og Akershus pga. Oslo-områdets rolle som nasjonalt godsknutepunkt kombinert med kraftig befolkningsvekst. Det er også forventet stor vekst i andre byområder. Her er det viktig også å få avlastet vegnettet gjennom økt kapasitet for gods på jernbane og bedre terminal- og omlastingsløsninger. Køer er en stor utfordring og rushtidsforsinkelser gir betydelig tidstap. Økning av trafikken opp mot kapasitetsgrense gir økte forsinkelseskostnader. Vegnett belastet opp mot kapasitetsgrensen er følsomt for hendelser som kan gi sammenbrudd i transporten.

Rushtidsforsinkelsene i byene har økt siden 2000. Kapasitetsproblemer i byområdene kan virke dempende på økonomisk vekst og utvikling. For å skape funksjonelle og miljøvennlige byregioner må godstransportene i byene bli mer effektive jf. nærmere omtale i kapittel 9.

Godstransporten og persontransporten, særlig privatbilen, konkurrerer om den samme kapasiteten i vegsystemet, og etterspørselen etter vegkapasitet er økende. Styrking av kollektivtransporten har derfor stor betydning for framkommeligheten for godstransport på veg i byområdene.

For andre deler av landet er problemene i større grad knyttet til lang transporttid, mangel på sammenhengende god standard og utilstrekkelig drift og vedlikehold. Partier med smal svingete veg, ujevn vegbane og ferjesamband utgjør de flaskehalsene som reduserer framkommeligheten mest. Regjeringen vil bygge infrastruktur i og mellom byer og regioner, redusere flaskehals som påvirker regularitet og punktlighet for næringslivets transport, samt sikre gode transportforbindelser mot andre land.

Planlagt utbygging og utbedring av riksvegene, skredsikring og tiltak for å fjerne flaskehals for næringslivet vil bidra til økt pålitelighet for godstransporten. I 2014 vil det være 1 700 km riksveg som er så smal at vegen mangler gul midtstripe. For å fjerne flaskehals og bedre framkommeligheten vil det bli gjennomført betydelige utbedringstiltak. Tiltakene omfatter breddeutvidelser, utbedring av kurver, og generell utbedring av eksisterende riksvegnett. Regjeringens satsing tar hensyn både til økte driftskostnader, bl.a. som følge av økt trafikk, og at det i tillegg etableres en ny drifts- og vedlikeholdsstandard. Satsingen vil gi

økt standard på områder som vinterdrift og vegdekker. Dette vil bl.a. gi bedre trafikkikkerhet, økt framkommelighet og reduserte tids- og kjøretøykostnader. På lengre sikt vil dette gi et mer pålitelig vegnett, noe som vil ha stor betydning for godstransporten. Fjellovergangene skal i større grad være åpne på vinteren, og det skal være minst en rute åpen øst–vest og nord–sør. Det innføres også tiltak for å møte virkninger av klimaendringer. Forsinkelser pga. stengte veger kan få vesentlige følger for næringslivet. Det er flere årsaker til at veger blir stengt, og hvor lenge de stenges. Mange stengninger kommer av forhold utenfor Statens vegvesens kontroll, som uvær, skred og trafikkuhell, men med tiltakene i Nasjonal transportplan 2014–2023 ventes det likevel at antall timer med stengte veger blir redusert.

Modulvogntog (25,25 m lange kjøretøy) kan effektivisere vegtransporten og dermed redusere transportkostnader og avstandsulemper. Ved bruk modulvogntog vil lastekapasiteten kunne økes over 30 pst. sammenliknet med et vogntog på 19,5 m. En prøveordning ble satt i verk 1. juni 2008. Prøveordningen ble i 2011 forlenget fram til 2017 og utvidet med 21 strekninger. Muligheten for videreutvikling av ordningen vil være knyttet til utvikling av vegnettet, både når det gjelder infrastrukturens evne til å tåle vekt, samt kurvatur, bruer og tunneler. Det er i Sverige og Danmark gjennomført evaluering av bruken av modulvogntog. Modulvogntogene har vist seg å være sikrere enn konvensjonelle vogntog fordi færre kjøretøy gir færre ulykker. Ved en norsk evaluering må det bl.a. vurderes om de svenske og danske erfaringene er sammenliknbare med de norske. Det må for eksempel vurderes nærmere mulig ulempe og ulykkesrisiko ved at lengre og tyngre vogntog bruker lengre tid på å bremse, og tar lengre tid å kjøre forbi.

10.4.1 Flere raste- og hvileplasser

Bedre framkommelighet, vedlikehold, vinterdrift og trafikkikkerhet gir bedre arbeidsforhold for sjåfører av tungtransport. For å kunne avvikle godstransporten på en effektiv og sikker måte er det også behov for gode raste- og hvileplasser langs vegene. Statens vegvesen har utarbeidet og publisert en veileder for døgnhvileplasser med krav til minstestandard (Håndbok 279 Døgnhvileplasser for tungtransporten). I dag finnes oppdatert informasjon på vegvesen.no, samt på en oversikt fra International Road Transport Union.

I tillegg arbeider EU med utvikling av spesifikasjoner for hvordan informasjon om «safe and

secure truck parking» skal gjøres tilgjengelig med hjemmel i ITS-direktivet. Vegdirektoratet deltar i ekspertgruppen som leverer forslag til spesifikasjoner til EU-Kommisjonen. Dette vil danne grunnlag for hvordan vi i Norge skal arbeide videre med et opplegg som gjør at sjåfører kan få brukervennlig informasjon via internett, navigasjonssystemer i bil og/eller applikasjoner på mobiltelefon.

Regjeringen tar sikte på at det skal bygges 35 nye hvileplasser i planperioden. Statens vegvesen arbeider med en nasjonal plan for døgnhvileplasser. Der vil det gis ytterligere føringer for inngåelse av avtaler med private om bygging og drift av døgnhvileplasser med og uten statlig tilskudd.

10.5 Mer gods på jernbane – økt kapasitet og driftssikkerhet

Regjeringen har som ambisjon at næringslivets transporter skal være mest mulig effektive, miljøvennlige og trafikkisikre. Mer gods på jernbanen kan bidra til å nå dette målet. Jernbanen har i dag høye markedsandeler når det gjelder kombitransport mellom de store byene. Hvor mye gods som i framtiden vil fraktes på jernbanen er avhengig av markedets etterspørsel etter slike transporter, jernbanens kapasitet til å møte denne etterspørselen og nasjonale og internasjonale rammevilkår.

Etterspørselen er primært styrt av hva som er mest kostnadseffektivt for den enkelte vareeier eller transportør. Det er mange forhold som påvirker hva som er mest kostnadseffektivt, som transportlengde, volumer, generelle avgifter på de ulike transportløsningene, regelverk i og utenfor Norge osv. Tillit til at varene kommer fram til avtalt tid er også viktig, og er et viktig forbedringspunkt.

Regjeringen vil, i tråd med klimaforliket, legge til rette for at mer gods skal overføres fra veg til jernbane. Dette innebærer at kapasiteten må utvikles til å møte den forventede veksten i godstransportvolumene generelt, og i tillegg at det legges til rette for at jernbanen kan styrkes. Det er fortsatt potensial for økte markedsandeler på strekningene mellom de store byene i Norge. Jernbanens relativt sett beskjedne markedsandeler på utenlandsstrekningene, særlig i konkurranse med lastebiltransport over Svinesund, indikerer imidlertid at potensialet for overføring fra veg til jernbane er størst på disse strekningene. Om jernbanen vil klare å ta ut mer av potensialet for overføring på utenlandsstrekningene vil bl.a. avhenge av infrastrukturtiltak på svensk side, EUs politikk for overføring av gods, internasjonale selskapers

logistikkvalg og nasjonale transportpolitiske beslutninger. Det er derfor også viktig med god kontakt med svenske og europeiske myndigheter om dette.

Samlet sett har utviklingen for frakt av gods på jernbanen vært stabil over lengre tid. Det ble fraktet om lag 1 pst. mer gods på jernbanen i 2011 enn i 2006 målt i tonn. Det har de siste årene vært en sterk vekst i malmtransporten fra Kiruna til Narvik, mens det har vært en nedgang i de innenlandske kombitransportene. Årsaker til dette har vært økt konkurranse fra utenlandske lastebiler, flere år med lav driftsstabilitet og regularitet for jernbanen kombinert med økonomiske nedgangstider. Det er svært usikkert hvordan etterspørselen etter gods på jernbanen vil utvikle seg. Det vil både avhenge av i hvilken grad jernbanens konkurransekraft styrkes ved tiltak for økt driftsstabilitet og pålitelighet, kapasitetsøkende tiltak og tiltak for å redusere kostnadene i terminalledet. Utviklingen for godstransport på veg, miljøkrav og framtidig teknologiutvikling vil også ha betydning for jernbanens konkurransekraft.

10.5.1 Regjeringens godsstrategi for jernbane

For å nå målet om å overføre mer gods fra veg til jernbane mener regjeringen det må satses på følgende fire hovedområder:

- Økt driftsstabilitet – bedre punktlighet og regularitet.
- Økt strekningskapasitet – kryssingsspor og dobbeltspor.
- Økt terminalkapasitet – lange nok lastegater og tilstrekkelig kapasitet.
- Effektiv og konkurransenøytral terminaldrift.

Tiltakene i denne meldingen vil legge til rette for en kapasitetsøkning på mellom 20 og 50 pst.

10.5.1.1 Økt driftsstabilitet – bedre punktlighet og regularitet

Det er viktig at brukere av godstransport kan stole på at varene kommer fram til avtalt tid. Høy driftsstabilitet er avhengig av at togoperatøren har rullende materiell i god teknisk stand og har prosedyrer som sikrer at materiellet er der det skal til rett tid. Terminalene må ha kapasitet til å håndtere togene, og strekningene mellom terminalene må ha tilstrekkelig kapasitet og oppetid til at togene kan framføres i tråd med rutetabellen. I tillegg må den øvrige togtrafikken ha høy punktlighet. Forsinkelser i persontrafikken forplanter seg

raskt til godstrafikken. De viktigste tiltakene for å sikre god driftsstabilitet på jernbanen er aktiviteter knyttet til drift, vedlikehold og fornyelse, samt økt vekt på punktlighet hos trafikksekselskapene.

Oslo er navet i den norske jernbanen, og forsinkelser i Oslo-området forplanter seg ofte til resten av jernbanenettet. Regjeringen har satset betydelig på vedlikehold og fornyelse av hele jernbanenettet de siste årene, med særlig innsats i Oslo-området. Mye og kraftig nedbør har imidlertid ført til at vi har opplevd ras og utglidninger av jernbanetraseen flere steder, og enkelte strekninger har vært stengt i lange perioder for gjenoppbygging. Endringer i klima gjør at infrastrukturen må dimensjoneres for mer ekstremvær. I tillegg må vedlikeholdet og fornyingen av eksisterende anlegg intensiveres. Regjeringen prioriterer derfor drift, vedlikehold og fornying av jernbanenettet i den neste tiårsperioden.

Jernbaneverket har satt i gang et omfattende samarbeid med togselskapene for å analysere årsakene til forsinkelser som ikke skyldes feil i infrastrukturen. I dette arbeidet ses det bl.a. på togselskapenes rutiner og praksis for å finne tiltak som kan bidra til en enda mer punktlig jernbane.

Økt satsing på vedlikehold og fornyelse, samt samarbeidet mellom Jernbaneverket og togselskapene for å redusere forsinkelsene har gitt gode resultater. Punktligheten for godstogene var i 2012 på 81 pst. Dette er det beste resultatet på mange år, sammenlignet med for eksempel 69 pst. punktlighet for godstog i 2010 og 76 pst. i 2011. Jernbaneverket har et mål om 90 pst. punktlighet.

10.5.1.2 Økt strekningskapasitet

De viktigste jernbanestrekningene for godstransport er Nordlandsbanen, Dovrebanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen for innenlandstransporter. Ofotbanen, Kongsvingerbanen og Østfoldbanen er viktige utenlandsforbindelser. Også Meråkerbanen har potensial til å bli dette. Det er blandet gods- og persontrafikk på alle strekningene, med tette trafikk på Østfoldbanen, Kongsvingerbanen, den sørlige delen av Dovrebanen og Bergensbanen, særlig nær Oslo og Bergen. På forbindelsene mellom de største byene i Norge, har jernbanen relativt sett høye markedsandeler innen containertransport. Jernbanens markedsandeler er lavere over grensen til Sverige. På disse strekningene er lastebilen dominerende. Potensialet for å overføre gods fra veg til bane, antas å være størst på disse strekningene. Samtidig er usikkerheten stor, ikke minst fordi utviklingen i stor grad er avhengig av tiltak og virkemidler i

andre land, særlig planer og prioriteringer hos svenske myndigheter.

Strekningsskapasiteten foreslås utvidet ved at de korteste kryssingssporene (under 500–550 meter) forlenges først. Disse kryssingssporene forlenges slik at de kan håndtere minst 600 meter lange tog. I neste omgang forlenges kryssingsspor som i dag betjener tog på 500–550 meter, slik at også disse kryssingssporene kan trafikkeres av minst 600 meter lange tog. Utbyggingsrekkefølgen baseres på markeds- og lønnsomhetsberegninger. Slike tiltak vil også ha positive effekter for persontrafikken, fordi kapasiteten forbedres.

Det samlede jernbanenettet i Norge er på om lag 4 000 km, hvorav om lag 1 400 km ikke er elektrifisert. De lengste enkeltstrekningene som ikke er elektrifisert er Nordlandsbanen (726 km) og Rørosbanen (382 km). Strekningene trafikkeres av dieseldrevne tog, og det går både persontog og godstog på de fleste banene. Deler av banene er allerede i dag viktige strekninger for godstrafikken (særlig Nordlandsbanen), mens andre baner kan utvikles til å avlaste strekninger hvor kapasiteten er begrenset. Det er bl.a. pekt på at en del av godstransporten som i dag går på Dovrebanen, kan overføres til Rørosbanen dersom denne elektrifiseres. I tillegg vil jernbanetransporten mellom sør og nord bli mer robust mot uforutsette hendelser som skred og utglidninger ved at det finnes en alternativ strekning. Det vil bli satt i gang en formell planprosess ved at Jernbaneverket får i oppdrag å utrede konsekvensene av elektrifisering av gjenværende dieselstrekninger.

Østfoldbanen og Dovrebanen sør for Lillehammer er en del av IC-strekningene. På disse strekningene foreslår regjeringen en omfattende dobbeltsporutbygging. Det legges i første omgang opp til sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Hamar, Tønsberg og Seut/Fredrikstad og deretter økt kapasitet på strekningene Fredrikstad – Halden og Hamar – Lillehammer. Dette vil gi mulighet for å kjøre flere godstog på disse strekningene. Follobanen mellom Oslo og Ski vil kunne benyttes av godstog. For at godstog som skal til/fra Alnabru skal kunne benytte Follobanen, må det bygges en avgrening før Oslo mot terminalen. I tillegg vil overføring av store deler av persontransporten fra eksisterende bane mellom Oslo og Ski frigjøre kapasitet som kan benyttes av godstog til/fra Alnabru. Jernbaneverket er i gang med et utredningsarbeid som ser på mulige løsninger for en slik forbindelse. Dette arbeidet må ses i sammenheng med godsanalysearbeidet Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystde-

partementet har satt i gang, hvor det bl.a. ses på framtidig terminalstruktur i Oslofjordområdet.

Jernbaneforbindelsen over Kornsjø er viktig for transporter til og fra Sør-Sverige og kontinentet, mens trafikken over Charlottenberg særlig er viktig for trafikk mot Stockholm og Narvik samt for tømmertrafikk. Det er et stort volum, spesielt av importgoods, som går med lastebil over Svinesund. Dette vil på sikt kunne skape miljø- og trafikksikkerhetsutfordringer og på lengre sikt også kapasitetsproblemer på E6. I dag går bare om lag 17 pst. av den landbaserte transporten med tog. Derfor er tiltakene som planlegges på Østfoldbanen også viktige for økt linjekapasitet for godstransporten.

Strekningene mellom Oslo og København og Oslo og Stockholm inngår i Det nordiske triangel, som inngår i kjernedelen av TEN-T nettverket. Utbyggingen av Østfoldbanen og Kongsvingerbanen vil måtte skje innenfor de krav som TEN-T stiller, bl.a. 750 meter lange kryssingsspor og ERTMS signal- og sikringssystem innen 2030. Planene for disse strekningene er omtalt i kapittel 15. Det er viktig at tiltak på grensestrekningene Halden – Kornsjø og Kongsvinger – Charlottenberg harmoniseres med planer på svensk side av grensen. Regjeringen vil ha et løpende samarbeid med svenske myndigheter om dette. I tillegg er Norge i prosess med å tilslutte seg EUs nettverk for konkurransedyktig godstransport med jernbane. Dette er et arbeid som tar sikte på å koordinere utbygging og drift av viktige internasjonale godstogforbindelser for å øke kapasitet, framføringshastighet og punktlighet.

Målt i tonn er Ofotbanen den viktigste godstrekningen på jernbanen. Regjeringen prioriterer derfor tiltak som gir mulighet til flere og lengre tog på Ofotbanen høyt i planperioden.

10.5.1.3 Økt terminalkapasitet

Økt godstransport på jernbanen forutsetter tilstrekkelig kapasitet på terminalene. Med unntak av den nye terminalen på Ganddal utenfor Stavanger, ligger godsterminalene i de største byene av historiske årsaker relativt sentralt plassert i byenes sentrum. Dette gjør det krevende å utvide terminalens arealer. Terminalene legger dessuten beslag på arealer som er svært verdifulle for byutvikling. Flytting av sentralt plasserte godsterminaler kan derfor være god transport- og miljøpolitikk, for eksempel dersom det gir flere mulighet til å bo og arbeide i nærheten av et kollektivknutepunkt. Etter hvert er det derfor aktuelt å bygge nye terminaler utenfor sentrum.

Det er gjennomført konseptvalgutredninger (KVU) og ekstern kvalitetssikring (KS1) av KVU for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsområdet og for godsterminalen i Drammen. I tillegg er det gjennomført en egen kvalitetssikring av utbyggingsplanene for Alnabru. Inntil det bygges nye terminaler kan kapasiteten fortsatt økes noe innenfor dagens terminalarealer. På Alnabru er det mulig å øke kapasiteten på dagens terminalområde. Den langsiktige utviklingen av terminalene i de største byene må bl.a. ses i sammenheng med den brede analysen som nå settes i gang, hvor bl.a. spørsmålet om terminalstruktur på Østlandet og forholdet mellom jernbane- og sjøtransport skal utredes. Regjeringen vil derfor komme tilbake til spørsmålet om langsiktig terminalutvikling.

Alnabru

De tekniske anleggene på Alnabru er nedslitte, og det er et stort behov for fornyelse. Det er med andre ord anleggenes tekniske tilstand som kan bli avgjørende for når en utbygging er nødvendig. Regjeringen vil sette av 3,5 mrd. kr til arbeidet med fornyelse og kapasitetsutvidelse i planperioden. Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket i oppdrag å se på den videre utviklingen av Alnabru på kort og lang sikt. Dette arbeidet vil være et viktig grunnlag for utbyggingsstrategien for Alnabru. Arbeidet er forventet ferdigstilt tidlig i planperioden.

Alnabru er navet for godstransporten på jernbanen i Norge og en viktig terminal for varer og tjenester som skal til Oslo-området. Det er mulig om lag å doble kapasiteten på terminalen innenfor dagens arealer. Av sårbarhetshensyn er det argumenter for at ikke all virksomhet legges til én enkelt terminal. I tillegg ligger terminalen i et område med sterk etterspørsel etter boliger og næringsvirksomhet. Den forventede befolkningsveksten i Oslo indikerer at presset ikke blir mindre i overskuelig framtid. Videre vekst etter at Alnabruterminalen er modernisert kan derfor måtte finne sted andre steder i Østlandsområdet.

Som en del av den igangsatte godsanalysen ønsker Samferdselsdepartementet en vurdering av en samfunnsmessig effektiv terminalstruktur på Østlandet. Spørsmål om samfunnsmessig effektiv størrelse på terminalene, avstand mellom terminalene og terminalenes betydning for å overføre mer gods fra veg til sjø og jernbane vil være sentrale.

Øvrige terminaler

Etter hvert må kapasiteten i terminalene i Bergen og Trondheim utvides. En del kapasitetsøkende tiltak kan gjennomføres på eksisterende terminaler, men sentral lokalisering gjør at de arealmessige utvidelsesmulighetene er begrenset i begge byer. I et lengre perspektiv kan det derfor være aktuelt å etablere nye terminaler. Det er gjennomført KVU/KS1 for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen. Regjeringen har ikke tatt stilling til hvilket konsept som skal legges til grunn for den videre planleggingen, bl.a. fordi dette må ses i sammenheng med den kommende brede godsanalysen.

Det er ikke gjennomført KVU/KS1 for ny godsterminal i Bergensområdet. Et slikt arbeid vil bli vurdert i lys av resultatene fra den brede analysen av godstransporten. De ulike konseptene i en slik analyse vil potensielt også berøre den videre utviklingen av persontransport med tog i Bergensregionen.

10.5.1.4 Effektiv og konkurransenøytral terminaldrift

Samferdselsdepartementet ga i desember 2011 Jernbaneverket i oppdrag å utrede om driften av jernbanegodsterminaler burde overføres til Jernbaneverket, og om terminalene etter en slik overføring burde konkurransenutsettes eller driftes i etatens regi. Bakgrunnen for dette oppdraget var bl.a. at Statens jernbanetilsyn har pekt på at flere aktører mener det er store utfordringer i rollefordelingen mellom departementet, NSB (herunder Rom Eiendom) og CargoNet, og at dette hemmer konkurransen. I sin utredning anbefalte Jernbaneverket at etaten overtar driftsansvaret for deretter å konkurransenutsette driften av de enkelte terminalene. Utredningen ble sendt på høring, og de fleste høringsinstansene støttet Jernbaneverkets tilråding om at Jernbaneverket overtar driftsansvaret og deretter konkurransenutsetter driften. Norsk Jernbaneforbund/Norsk lokomotivmannsforbund og LO var imidlertid i mot en konkurransenutsetting. NSB ønsket ikke endringer i driftsansvaret. Selskapet var inneforstått med at driften konkurransenutsettes ved nye/moderniserte terminaler, men anbefalte ikke dette for de eldre terminalene.

Regjeringens vurdering er at det er viktig å sikre en nøytral terminaldrift og like konkurransvilkår. Det tas sikte på at Jernbaneverket overtar driftsansvaret for kombiterminalene uten en samtidig konkurransenutsetting. En slik løsning vil

sikre like konkurransevilkår mellom selskapene på terminalene og dermed legge til rette for bedre konkurranseforhold. Med denne løsningen vil man trolig raskere kunne få på plass en ordning med en nøytral drifter enn gjennom en prosess med konkurranseutsetting.

Vilkårene for overdragelse eller leie av grunn og utstyr må avklares med bl.a. Rom Eiendom og CargoNet. Deretter vil regjeringen ta endelig stilling til om driftsansvaret overføres til Jernbaneverket. Det legges til grunn at overføring av terminalansvaret til Jernbaneverket ikke skal øke statens nettoutgifter knyttet til drift av terminalene.

Regjeringen besluttet i 2008 at eierskapet skal overføres fra NSB-konsernet når det blir nødvendig at staten foretar store investeringer i infrastruktur på terminalene. Regjeringen mener at det er tilstrekkelig at Jernbaneverket sikres disposisjonsrett over de terminaler de skal ha ansvar for driften av, uten at eierskapet nødvendigvis overføres. Regjeringen opprettholder beslutningen fra 2008, og det vil skje en vurdering på bakgrunn av behov på de enkelte terminaler. På gods-terminalen i Narvik er det imidlertid behov for å gjøre til dels omfattende investeringer fra Jernbaneverkets side. Det pågår drøftelser mellom Jernbaneverket og NSB ved Rom Eiendom om overdragelse av arealer på Narvikterminalen til Jernbaneverket.

10.6 Mer godstransport på sjø

Sjøtransport er en viktig del av det norske transportsystemet, og står for rundt 90 pst. av godstransportarbeidet i utenrikshandelen og 42 pst. av innenlands godstransportarbeid. Sjøtransporten er viktig for norsk industri og norske arbeidsplasser langs kysten. Sjøtransport har lave infrastrukturkostnader og relativt lave eksterne kostnader knyttet til arealbeslag, kø, støy, ulykker og personskader. Sjøtransporten er en energieffektiv transportform med lavt energiforbruk og lave klimagassutslipp per tonnkilometer. Det er store variasjoner i utslipp fra skip avhengig av seilingsfart, skipsstørrelse, fyllingsgrad, skipets gjenstående levetid og type last. Regjeringen stimulerer i dag til innovasjon av miljøteknologi innenfor etablerte programmer. Vi er et foregangsland som tar i bruk ny teknologi med lavere utslipp, herunder LNG, batteri-, elektrisitet- og hybridløsninger.

Selv om det i dag er relativt høye utslipp av NO_x og svovel fra skip, vil nytt internasjonalt regelverk pålegge skipsfarten krav som vil bidra til å redusere disse utslippene.

Sjøtransport har sin transportmessige styrke i frakt av store volumer der avstanden mellom terminalene er over 250 km. Godstyper som tank og bulk er spesielt godt egnet til å bli fraktet på kjøll, og sjøtransporten dominerer i dag på frakt av disse godstypene. Prognosene for økonomien og for befolkningsutviklingen indikerer en vekst i godstransporten på 40 pst. målt i tonnkm fram mot 2030. Det forventes sterk relativ vekst i vegtransporten, og mindre vekst på sjø. Selv om sjøtransporten allerede frakter en betydelig andel av godset som skal til, fra eller rundt om i landet, er det potensial for å frakte enda mer gods med skip. Transportetatene har beregnet at potensialet for overføring er størst for stykkgoods.

I EUs hvitbok fra 2011 om transportpolitikken videreføres målene om å styrke sjøtransporten. Hovedmålet med hvitboken er å legge til rette for et felles konkurransedyktig og energieffektivt transportområde i EU, der avhengigheten av fossilt drivstoff skal reduseres uten at det skal gå på bekostning av samfunnets mobilitet. EU satser tungt på kombinerte transportløsninger og sjøtransport. Dette vil på sikt kunne medføre at mer gods, som skal til eller kommer fra EU, går sjøvegen. Dette er en utvikling som det må tas høyde for også i Norge, bl.a. ved å legge til rette for en infrastruktur som kan håndtere at større godsvolumer går med skip. Regjeringen vil bidra til å legge til rette for en slik utvikling.

10.6.1 Tiltak for å styrke nærskipfarten

For å overføre gods fra veg til sjø vil regjeringen legge til rette for å styrke nærskipfarten. Nærskipfarten omfatter sjøtransport mellom havner i Norge, og mellom havner i Norge og øvrige havner i Europa. Nærskipfartsflåten utfører transporter av alle typer gods, og består av tørrlasteskip, gasstankere, bulkskip, tankskip, kjemikalieskip, passasjerskip, containerskip, ro/ro-skip og kjøle- og fryseskip.

Fiskeri- og kystdepartementet har tatt initiativ til å utarbeide en nærskipfartsstrategi i samarbeid med næringsaktørene. Gjennom denne prosessen har det blitt klart at det er behov for å styrke innsatsen for overføring av gods fra veg til sjø. Strategiarbeidet er et samarbeidsprosjekt mellom statlige, regionale og lokale myndigheter og aktørene i markedet, dvs. havner, rederier, vareeiere, speditører og samlastere. En forutsetning for å lykkes med å overføre gods fra veg til sjø, er at alle aktørene iverksetter tiltak innenfor sine ansvarsområder. Det er signalisert at det vil bli gjennomført tiltak for å bedre sjøtransportens

konkurranssevne, eksempelvis gjennom utvikling av nye transportkonsept, fornyelse av flåten og effektivisering av havnedriften.

I tillegg må markedsaktørene forplikte seg til å bidra med relevante data og informasjon til statens arbeid med transportplanlegging og analyser. Dette vil bli fulgt opp gjennom dialog med aktørene, og gjennom departementenes arbeid med en gods- og varestrømsanalyse som startes opp i 2013.

Innenfor rammen av en slik nærskipfartsstrategi vil regjeringen:

- Utforme tiltak som stimulerer til økt bruk av nærskipfart.
- Utforme en tilskuddsordning for statlig støtte til investeringer i utpekte havner.
- Utforme en tilskuddsordning for havnesamarbeid og godskonsentrasjon.
- Styrke forskning og utredning om godstransport på sjø og kombinerte transportløsninger.

For å nå målet om å overføre gods fra veg til sjø vil regjeringen i tillegg:

- Styrke sjøtransportens konkurransevne.
- Videreutvikle lostjenesten som en framtidrettet, kostnadseffektiv og brukervennlig tjeneste, som skal fortsette å ivareta viktige samfunnsoppgaver knyttet til miljø og sikkerhet.
- Tilrettelegge for gode koplinger mellom transportformene.
- Samlokalisere terminaler for bane- og sjøtransport der det er mulig, og så langt det er hensiktsmessig.
- Investere i maritim infrastruktur og sørge for sikkerhet og framkommelighet i farvannet.
- Videreføre statlig støtte til Norsk senter for nærskipfart.



Figur 10.3 «Gods fra veg til sjø», Kristiansand havn.

Foto: Kystverket

10.6.1.1 Tiltak som stimulerer til bruk av nærskipfart

- Regjeringen vil utforme tiltak for å tilrettelegge og organisere sjøtransport med sikte på at det etableres konkurranse- og leveringsdyktige godsruter, slik at speditører og vareeiere finner det attraktivt å benytte nærskipfart i sine logistikk-løsninger.

Sjøtransporten er i dag selvfinansierende. For at mer gods skal fraktes på kjøll må sjøtransporten være attraktiv for transportkjøperne (vareeier, speditører og samlastere), slik at markedet velger å benytte denne transportformen. Vareeiere og andre transportkjøpere har høye terskelkostnader for å ta i bruk sjøtransport. Det er på den annen side stor risiko forbundet med å opprette nye sjøtransportlinjer. Dette skyldes bl.a. at det tar lang tid å bygge opp tilstrekkelige godsvolumer, og med det tilby en anløpsfrekvens for skip i tråd med markedets etterspørsel. Linjene går derfor ofte med underskudd de første driftsårene.

I denne situasjonen kan myndighetene spille en viktig rolle som katalysator, ved å utforme tiltak som stimulerer til bruk av nærskipfart. Godsvolumene på sjø vil med dette kunne øke, skipe-nes anløpsfrekvens kan gå opp, mens transportkostnadene for bruk av nærskipfart reduseres.

Tiltakene bør utformes slik at de i størst mulig grad gir overføring av «nytt» gods til skip. Dette kan bety ordninger som innrettes mot stykkgods og containere, og at det finnes fram til strekninger der slikt gods i liten grad fraktes på sjøen.

Regjeringen må utrede nærmere hva slags type tiltak det kan være aktuelt å innføre. Tiltakene skal utformes innenfor den økonomiske rammen som er satt av til godsoverføring på Kystverkets budsjett. Det legges opp til å konkretisere tiltakene nærmere når den endelige nærskipfartsstrategien legges fram i løpet av 2013. Ordningen bør som utgangspunkt ta sikte på at godsoverføringen så langt som mulig går fra veg til sjø og bane.

10.6.1.2 Tilskuddsordning for investeringer i utpekte havner

- Regjeringen vil utforme en tilskuddsordning for statlig støtte til investeringer i utpekte havner.

Havnestrukturen i Norge er beskrevet i NTP 2010–2019, og består av utpekte havner, stamnett-havner og øvrige havner. De fleste havnene er i kommunalt eie, og staten eier ingen ordinære hav-

ner utover en rekke fiskerihavner. Havnene utvikles og drives uten statlige midler.

De utpekte havnene er spesielt viktige for å utvikle effektiv sjøtransport av personer og gods. Disse havnene er Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Tromsø. Med utpekte havner er det trukket et skille mellom havner som har en særlig funksjon i det overordnede transportnettverket, og havner som ikke har denne betydningen.

For at større andeler gods skal kunne fraktes på skip, må de utpekte havnene utvikles til nasjonale knutepunkt for sjø, veg og bane. Disse havnene må gis særlig prioritet med hensyn til oppgradering og utvikling. En effektiv og konkurransedyktig havn er avhengig av tilstrekkelig areal og tunge infrastrukturinvesteringer.

Både næringsaktører, kommuner og fylker har pekt på at havnene ikke alltid selv er i stand til å løfte de investeringene dette vil kreve. I høringsuttalelser til etatenes planforslag blir det pekt på at staten må gå inn med investeringer i enkelte havner for å sikre en nødvendig og framtidrettet havneutvikling, som kan håndtere den forventede økningen i godstransporten. Dette vil redusere kostnadene ved sjøtransport, og bidra positivt til konkurransekraften mot veg.

En hensiktsmessig utvikling av de utpekte havnene vil bidra til å konsentrere godsstrømmer, effektivisere havnedriften og styrke sjøtransportens konkurransevne. En statlig tilskuddsordning rettet mot de utpekte havnene vil kunne bidra til en slik utvikling, og vil samtidig være et virkemiddel for å ivareta nasjonale interesser på transportsektoren generelt og sjøtransportsektoren spesielt. Gjennom en slik tilskuddsordning vil staten i større grad kunne påvirke utviklingen i de viktigste havnene, og dette vil bygge opp om og forsterke virkemidlene som ligger i havne- og farvannsloven.

Det er behov for å vurdere nærmere hvordan tilskuddsordningen skal utformes, men den vil bli søknadsbasert og avgrenset til infrastrukturtiltak. Den enkelte søker må dokumentere hvordan investeringene det søkes om statlig støtte til vil bidra til å overføre gods fra veg til sjø, og hvor mye gods som forventes overført. Søkere må i tillegg dokumentere at investeringstiltaket ikke vil bli realisert uten statlig støtte.

Tilskuddsordningen skal utformes innenfor den økonomiske rammen som er satt av til godsoverføring på Kystverkets budsjett. Det legges opp til å konkretisere ordningen nærmere når den endelige nærskipfartsstrategien legges fram. Ordningen bør som utgangspunkt ta sikte på at

godsoverføringen så langt som mulig går fra veg til sjø og bane.

10.6.1.3 Tilskuddsordning for havnesamarbeid og godskonsentrasjon

- *Regjeringen vil utforme en tilskuddsordning for å stimulere til godskonsentrasjon gjennom havnesamarbeid.*

I Norge er det mange transportkorridorer med fragmenterte godsstrømmer og lav regularitet. Det er mange små havner som ikke makter å bygge seg opp som tilstrekkelig effektive og konkurransedyktige logistikknutepunkt. Resultatet er at infrastrukturen og driften blir kostbar, og at hver enkelt havn ikke klarer å tiltrekke seg gods. Mye tyder på at havnene i for stor grad konkurrerer om godset i stedet for å finne fram til rasjonelle og effektive samarbeidsløsninger.

For å motvirke disse tendensene må det legges til rette for at havnene finner fram til rasjonelle samarbeidsløsninger. I første omgang vil det være aktuelt å bidra til at godsstrømmene konsentreres innenfor ulike regioner, og at det gjennom et slikt regionalt samarbeid kan bygges opp konkurransedyktige logistikknutepunkt. En slik regionalisering vil kunne gi sterke havner som spesialisere sitt tilbud mot type gods og havnefunksjon innenfor en region. Forutsetningen er at havnene med dette spesialiseres mot ulike typer gods som skal håndteres, og at administrasjonen effektiviseres og kostnadene reduseres.

Det må etableres en organisatorisk overbygning mellom havnene, som sørger for at anleggene drives, utvikles og spesialiseres slik at en får effektiv og rasjonell utnyttelse av infrastrukturen. Det er i dag ingen formelle hindringer for å etablere slike havneregioner, heller ikke på tvers av fylkesgrenser, men det må gis noen klare incentiver for at havnene skal få på plass rasjonelle samarbeidsløsninger.

For ytterligere å stimulere til mer sjøtransport og bruk av kombinerte transportløsninger, vil regjeringen derfor utforme en støtteordning som bidrar til godskonsentrasjon gjennom havnesamarbeid. Dette kan bidra til bedre utnyttelse av havneinfrastrukturen og lavere enhetskostnader for godstransport på sjøen.

Tilskuddsordningen skal utformes innenfor den økonomiske rammen som er satt av til godsoverføring på Kystverkets budsjett. Det legges opp til å konkretisere ordningen nærmere når den endelige nærskipfartsstrategien legges fram. Ordningen bør som utgangspunkt ta sikte på at

godsoverføringen så langt som mulig går fra veg til sjø og bane.

10.6.1.4 *Forskning og utredning om godstransport på sjø*

- *Regjeringen vil satse på forskning og utredning om godstransport på sjø og kombinerte transportløsninger.*

Det er behov for betydelig mer forskning og utredning om godstransport på sjø. For å nå målet om mer gods på sjø, og for å heve kvaliteten på beslutningsgrunnlaget for den nasjonale transportplanleggingen, er det behov for mer forskning, kunnskapsbygging og utviklingsprosjekt på transportområdet.

Med utgangspunkt i utfordringene som samferdselssektoren står ovenfor, vil forskning og utredning innrettet mot sjøtransport og kombinerte logistikk-løsninger styrkes. En slik satsing foreslås rettet mot transportanalyser (herunder varestrømsanalyser og overføringspotensialet fra veg til sjø), kapasitet og framkommelighet, miljøgevinst/miljøeffekter, samfunnsøkonomiske analyser av kombinerte transportløsninger og andre prosjekt som har til hensikt å styrke sjøtransporten.

Regjeringen har i 2013 lagt inn 25 mill. kr til bl.a. å gjennomføre en varestrømsanalyse og andre utredninger på godstransportområdet.

Økt forskning og utredning om godstransport på sjø vil bli dekket innenfor den økonomiske rammen som er satt av til godsoverføring på Kystverkets budsjett.

10.6.1.5 *Vegtilknytning til havn*

- *Regjeringen vil legge til rette for at de store godsterminalene har god vegtilknytning.*

For å lykkes i å overføre gods fra veg til sjø er det viktig at godset kan bringes så sømløst som mulig til endestasjonen. Effektive koplinger mellom havnene og vegnettet vil gi bedre intermodalitet. For å oppnå dette er det mange steder behov for å utbedre små vegstrekninger som kobler havna bedre til vegnettet.

I NTP 2010–2019 varslet regjeringen forbedringer av atkomsten til de store godsterminalene. Det ble videre pekt på at disse vegene bør klassifiseres som riksveger. På bakgrunn av regionreformen vil staten med dette fortsatt ha ansva-

ret for den infrastrukturen som knytter stamnetthavnene til riksvegnettet. Tilsvarende gjelder for farledene inn til stamnetthavnene.

Regjeringen vil utbedre vegforbindelsen til flere stamnetthavner, som et tiltak som vil fremme kombinerte transportløsninger og overgang av gods fra veg til sjø:

- Larvik – Kryss rv 40 og fv 303.
- Tromsø – Riksvegen til Breivikterminalen utbedres.
- Kristiansand – Utbedring av forbindelsen til Vestre havn – E39 Gartnerløkka-Breimyrrkryset.
- Egersund – Forsterkning av bru på rv 502.
- Stavanger – rv 509 Sømmevågen – Risavika Nord.

10.6.1.6 *En effektiv og moderne lostjeneste*

- *Regjeringen vil videreutvikle lostjenesten som en framtidsrettet, kostnadseffektiv og brukervennlig tjeneste, som skal fortsette å ivareta viktige samfunnsoppgaver knyttet til miljø og sikkerhet.*

Lostjenesten er et viktig sjøsikkerhetstiltak. Samtidig legger lostjenesten viktige rammebetingelser for sjøtransporten, med en kostnadsramme på 700 mill. kr som er fullfinansiert av brukerne.

På denne bakgrunn har regjeringen nedsatt et offentlig utvalg som skal gjennomgå lostjenesten. Det er mer enn 10 år siden sist det ble foretatt en samlet gjennomgang av lostjenesten, jf. St.meld. nr. 47 (1998–99) Om evaluering av losplikt- og losgebyrsystemet. Etter regjeringens vurdering er det flere forhold som tilsier at det nå bør foretas en ny gjennomgang av lostjenesten.

Lostjenesten har i de senere årene stått overfor flere utfordringer, herunder kostnadsutviklingen. Videre har praktiseringen av den reviderte lospliktforskriften, som ble implementert med virkning fra 1. januar 2011, vakt en del reaksjoner i næringen. Det har vært reist spørsmål om omfanget av lostjenesten og i hvilken grad farledsbevisordningen kan erstatte bruk av los om bord i fartøyet. Det har også skjedd en teknologisk utvikling innen navigasjonsutstyr og en utvikling i kompetanse ombord på fartøy som trafikkerer i norske kystfarvann.

Utredningsarbeidet skal sikre en grundig gjennomgang av lostjenesten og regelverket, og ivareta hensynet til kostnadseffektive løsninger og miljø- og sjøsikkerhet. Utvalget skal avgi innstilling våren 2013.

10.6.1.7 Investering i maritim infrastruktur, sikkerhet og framkommelighet

- Regjeringen vil investere i maritim infrastruktur og sørge for sikkerhet og framkommelighet i farvannet.

Hovedtyngden av farledstiltak ligger i hovedleden langs kysten og i innseiling til stamnettthavnene. Tiltakene skal føre til økt sikkerhet og bedre framkommelighet for gjennomfart i trange farvann. Noen farledstiltak medfører også redusert seilingsdistanse. Ettersom skipene stadig blir lengre og mer dyptgående, er det et jevnlig behov for slike farledsutbedringer.

Bruken av stadig større fartøy får konsekvenser i trange farleder. Samtidig har det vært en markert vekst i oppdrettsnæringen på Vestlandet og i Nord-Norge, ofte med anlegg plassert nær opp til farleden. Dette vanskeliggjør arbeidet med å tilrettelegge for stadig større skip.

Staten ved Kystverket har ansvar og myndighet for alle hovedleder og bileder uansett hvor disse går. I tillegg har staten ved Kystverket også ansvar og myndighet utenfor 1 nautisk mil utenfor grunnlinjen, og ut til territorialgrensen. I normaltilfellet opphører hovedled eller biled ved inngangen til havneområdet. Når det gjelder stamnettthavner, inkludert utpekte havner, går hovedled eller biled helt inn til kai. Staten ved Kystverket har tatt på seg et ansvar for farleden begrenset til «etablering og utbedring av vedkommende farled i den utstrekning departementet finner at dette er nødvendig», jf. forskrift 30. november 2009 nr. 1477 om farleder § 3, 2. ledd. Kommunen har «rest-ansvaret», eksempelvis ansvar for vedlikehold, framkommelighet og behandling av søknader om tiltak.

Ny havne- og farvannslov ble vedtatt 17. april 2009, og Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket har i denne sammenheng gjennomgått forskriftsverket knyttet til havne- og farvannsloven. Hensikten med gjennomgangen har vært å ta stilling til hvilke forskrifter fra tidligere lov som kan videreføres med nødvendige tilpasninger under den nye loven, hvilke forskrifter som kan oppheves og hvilke nye forskrifter som må utarbeides. Arbeidet er i stor grad ferdigstilt. Arbeidet med en farledsnorm som intern veileder for Kystverket, kan bidra til å styrke havnenes og sjøtransportens interesser. Samtidig arbeides det med å få en enklere og mer oversiktlig farledsstruktur.

10.6.1.8 Videreføring av Norsk senter for nærskipfart

- Regjeringen vil videreføre statlig støtte til Norsk senter for nærskipfart.

Norsk senter for nærskipfart (Short Sea Promotion Centre Norway – SPC Norway) ble opprettet i 2003, og er en del av et nettverk av tilsvarende sentre i de europeiske landene. Hovedmålet med senteret er å arbeide for overføring av godstransport fra veg til sjø, hovedsakelig gjennom informasjonsspredning og relasjonsbygging. Norsk senter for nærskipfart tilbyr oversikt over sjøtransporttilbudet til, fra og innen Norge. Senteret er blant annet finansiert av Samferdselsdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet.

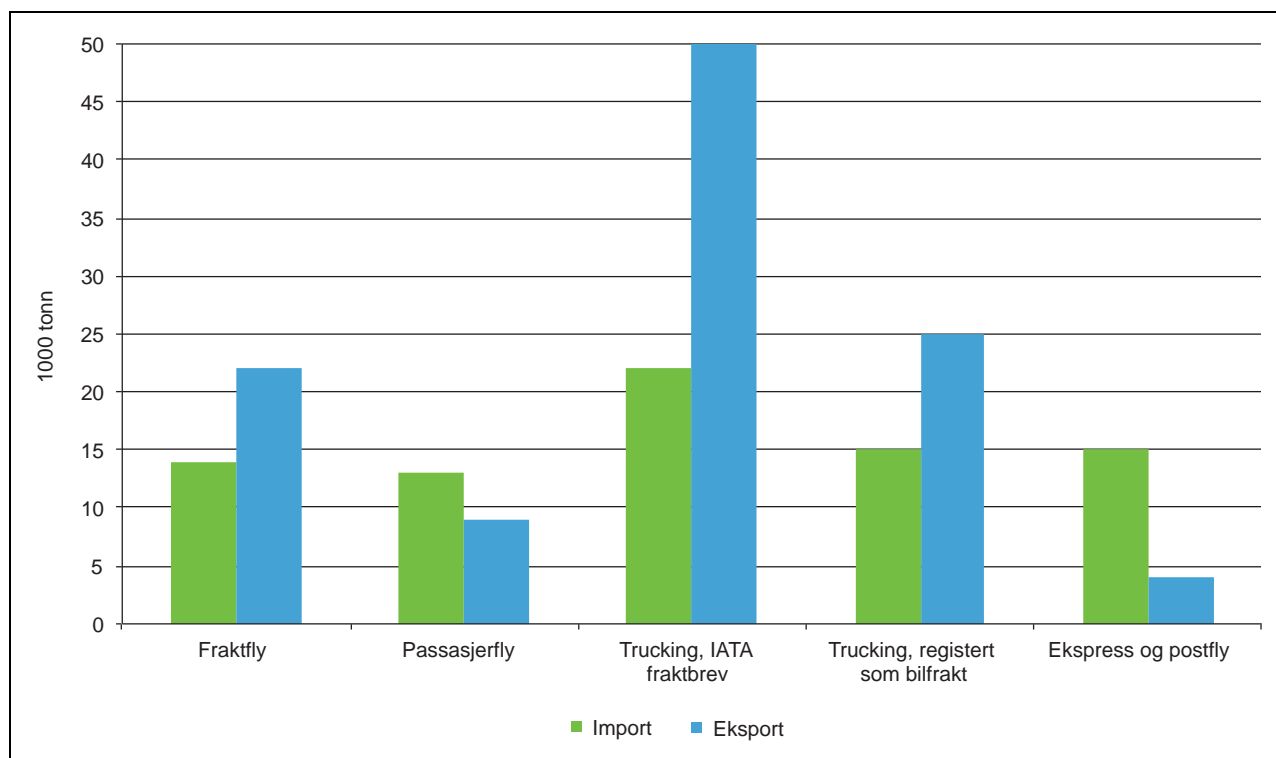
Videre arbeid med nærskipfartsstrategien

Tiltak for nærskipfarten er både å finne i Nasjonal transportplan 2014–2023 og i regjeringens maritime strategi, Stø Kurs. Begge legges fram våren 2013. Regjeringens samlede nærskipfartsstrategi vil i tillegg bestå av elementer fra flere pågående prosesser, herunder oppfølging av losutvalgets innstilling. Fiskeri- og kystministeren og nærings- og handelsministeren vil på denne bakgrunn presentere en samlet strategi for nærskipfarten senere i år.

10.7 Godstransport med fly

Det går rundt 55 000 tonn flyfrakt inn og ut av Norge per år. I tillegg går ca. 110 000 tonn over grensen med lastebil på veg til eller fra en større flyplass for videre transport med fly. Innenlands går det mer enn 20 000 tonn med flyfraktpost. Om lag 90 pst. av flyfrakteksposten er fisk, mens importen er sammensatt av elektronikk, moteklær og ferskvarer. Det er også varer med høy tidsverdi eller hvor det er viktig at varen kommer raskt fram (for eksempel reservedeler). Betalingsviljen for flyfrakt er høy (ca. 2,5 mrd. kr i ekstra transportkostnader i forhold til alternativ transport) og illustrerer flyfraktens betydning. I tillegg er det mange næringer særlig langs kysten (maritim, olje-, gass- fiskeoppdrett), som ikke kunne hatt et globalt marked uten et godt fly- og flyfrakttilbud.

Registrert flyfrakt utgjør 0,1 pst. av importerte og eksporterte mengder, men utgjør hele 6 pst. av importerte og eksporterte verdier pga. høy enhets-



Figur 10.4 Flyfrakt til/fra Norge fordelt på tilbud

Kilde: Avinor og Sitma, Sitmarapport 090912

verdi (kr/kg). Flyfrakt er i hovedsak interkontinentale transportere. Svært mye gods som faktisk er flytransport på hovedstrekningen, kjøres med lastebil over norsk grense på veg til/fra en større europeisk flyplass for flytransport derfra jf. figur 10.4. Retningsbalansen på lastebil (mer gods inn enn ut) og fly (mer ut enn inn) bidrar til mindre flyfrakt fordi prisene er lave ut av landet. Et bedre tilbud av interkontinentale ruter fra Oslo lufthavn, Gardermoen, kunne gi mer direkte flyfrakt fra Norge. Avinor arbeider aktivt for å legge til rette for dette. Internasjonalt øker flyfrakt med ca. 5 pst. per år.

10.8 ITS – ny teknologi skal bidra til å nå transportpolitiske mål

ITS (Intelligente Transport Systemer) vil få økende betydning for å nå de transportpolitiske målene. Innovasjonstakten på dette området er høy. Et stadig viktigere trekk er den økende integrasjonen mellom infrastruktur og transportmiddel. Nye ITS-løsninger utvikles i et internasjonalt miljø. For Norges del er det viktig å kunne ta del i denne utviklingen, slik at de norske transportsystemene kan effektiviseres parallelt med andre lands transportsystemer. Dermed oppnås en mer

sømløs fraktinformasjon mellom vareeiere, redere, havner og samlastere.

For persontransport vil ITS bidra til sanntidsinformasjon om alle transporttilbud og med tilgang til integrerte og oppdaterte betalingssystemer. Dette vil gi brukerne korrekte priser og pålitelig informasjon om stadig større deler av transportsystemet. ITS kan også benyttes for å prioritere og styre enkelte transportformer, påvirke reisemiddelvalg, øke graden av universell utforming, stimulere til kameratkjøring og håndheve miljøbasert trafikkstyring. Videre kan ITS bidra til å forenkle bilkjøring og utnytte eksisterende vegkapasitet og annen infrastruktur bedre. ITS kan derfor framover bli en vesentlig faktor for å påvirke transportatferd og reisemiddelfordeling.

ITS er et viktig bidrag for å oppnå regjeringens transportpolitiske mål. Mange norske bedrifter har stor kompetanse og gode produkter og tjenester på dette området. Økt internasjonal bruk av ITS vil derfor også kunne gi gode muligheter for norsk næringsliv.

Innføring av ITS i vegsektoren har skjedd langsommere enn for andre transportformer og ofte usammenhengende. For å ta ut potensialet ved ny teknologi på vegtransportområdet, ble det utarbeidet en handlingsplan på europeisk nivå i 2008. Handlingsplanens mål var også å bedre samspillet med annen teknologi på vegtransportområ-

det, samt å bedre grensesnittet til andre transportformer. Handlingsplanen ble i 2010 fulgt opp ved at EU-parlamentet og EUs ministerråd vedtok ITS-direktivet. Direktivet er en del av EØS-avtalen. I direktivet er det utpekt seks innsatsområder som nå følges opp med nødvendig standardisering.

Det kan være hensiktsmessig å prøve ut og ta i bruk ny teknologi, bl.a. ITS-løsninger, som støtter opp under transportpolitikken. Felles standarder – som EU nå utarbeider – gjør det også enklere for mindre land å knytte seg til slike systemer. Disse er ofte svært kostbare og kompliserte, både å utvikle og implementere. Norge deltar aktivt i dette arbeidet.

Implementering og bruk av ITS kan være utfordrende når det gjelder datasikkerhet og personvern. Det kreves derfor spesiell oppmerksomhet på dette området, både når det gjelder utviklingen av nye løsninger og drift av dagens løsninger. Hensynet til personvern skal være en viktig del av planlegging og videreutvikling av ITS. Også i selve direktivet er disse hensynene ivaretatt. Datatilsynet deltar i det norske ITS-rådet.

10.8.1 Veg

Statens vegvesen har i mange år arbeidet med å utprøve og innføre ITS-løsninger i vegsektoren. En oversikt, som ble utarbeidet av EU-kommisjonen høsten 2011, viser at Norge er blant de landene i Europa som er mest aktive når det gjelder å innføre de ITS-løsninger som er spesielt prioritert i ITS-direktivet.

Statens vegvesens strategi for bruk av ITS er at det skal brukes innenfor alle de fire hovedmålene for å sikre god måloppnåelse. Eksempelvis inneholder strategien for framkommelighet tiltak som kollektivtrafikkprioritering, sanntidsinformasjon og varsling til trafikantene, dynamiske fartsgrenser, informasjon på friteksttavler, informasjon om P-plasser og effektive betalingssystemer. Eksempel på tiltak for bedre trafiksikkerhet på veg er streknings-ATK, automatisk kjøretøykontroll og dynamiske fartsgrenser. På litt lengre sikt kan elektronisk kant- og midtlinjevarsler være aktuelt. Innenfor kjøretøyteknologi finnes ulike kjørestøttesystemer og systemer for passiv sikkerhet. Innenfor miljøområdet er måling og varsling om luftkvalitet et eksempel. Et annet eksempel er prosjektet «Hele frakten, halve utslippet» støttet av Transnova. Innenfor universell utforming er informasjon om tilpassede reisemuligheter aktuelt.

Statens vegvesen tar også sikte på å etablere et nasjonalt trafikk- og transportdatasystem for alle offentlige veier. Dette vil være en oppdatering og videreutvikling av dagens vegtrafikkdatasystem. Gjennom et nytt etatsprosjekt om ITS vil Statens vegvesen, sammen med NTNU og SINTEF, bl.a. teste ut ny ITS-teknologi på en strekning på E6 fra Klett til Midtbyen i Trondheim.

10.8.2 Jernbane

I jernbanesektoren vil ITS være viktig innen trafikantinformasjon. Jernbaneverket vil videreutvikle trafikantinformasjonen på stasjonsområder, i sosiale medier og på internett i lys av den videre teknologiske utviklingen. ITS løsninger kan videre bli viktig innen trafikkstyring. Ny teknologi gjør det enklere å identifisere og registrere hendelser gjennom bruk av sensorer eller kameraovervåking og kontroll, og slik bidra til å gi bedre og løpende informasjon om tilstanden i infrastrukturen. Dette vil kunne være et bidrag til å identifisere feil i infrastrukturen og løse problemet før det påvirker togtrafikken. På sikt kan dette tenkes å påvirke behovet for hhv. korrektivt og forebyggende vedlikehold av infrastrukturen.

ERTMS (European Rail Traffic Management System) vil være det nye signal- og sikringssystemet på jernbane. Dette systemet vil i første omgang bli utprøvd på en erfaringsstrekning på Østre Linje, mellom Ski og Sarpsborg. Med ERTMS fornyes signalsystemet og trafikkstyringen til en moderne og felleseuropeiske standard. Kostnadene for å implementere ERTMS på hele det norske jernbanenettet er anslått til om lag 15-20 mrd. kr. Det er satt av om lag 6 mrd. kr til ERTMS i planperioden. Jernbaneverket utarbeider en utbyggingsplan for ERTMS som skal vurdere rekkefølge og utbyggingstempo.

10.8.3 Sjøtransport

Kystverkets satsing på ITS har i første rekke lagt vekt på sjøsikkerhet, men også på å bidra til å fremme sjøtransport som et attraktivt transportmiddel for godstransport gjennom bl.a. harmonisering av meldingstjenester. Kystverket har samarbeidet med flere etater for å oppnå målet om et felles rapporteringssystem for skipsfarten. For rederiene og tollvesenet erstatter eksempelvis én elektronisk anløpsmelding i SafeSeaNet inntil syv papirbaserte skipsdokumenter.

En videre satsing på maritim ITS vil sikre at norske løsninger og behov blir sentrale i det framtidige europeiske konseptet *e-Maritime*, som EU

har tatt initiativ til. Konseptet vil forenkle rutinene for sjøtransport, og for overgangen fra sjøtransport til annen transport i havner og terminaler.

10.8.4 Luftfart

ITS har lenge vært en viktig del av luftfarten og vil i framtiden være et sentralt virkemiddel for å oppfylle målet i Avinors virksomhet om å sikre punktlighet og kvalitet ved en helhetlig koordinering av alle aktiviteter knyttet til drift av lufthavnene.

Det felleseuropeiske luftrommet (Single European Sky, SES) hvor forskningsprogrammet «Single European Sky ATM Research Program (SESAR)» utgjør en viktig del, vil i årene framover legge de regulatoriske, operative og teknologiske rammene innenfor flysikring og lufthavndrift. SESAR-programmet har som mål at kommunikasjons- og navigasjonsteknologiutvikling skal bidra til å øke luftromskapasiteten med inntil tre ganger, redusere miljøbelastningene per flygning med 10 pst. og forbedre flysikkerheten vesentlig.

Samtidig skal det gjennomføre en 50 pst. reduksjon i kostnadene til flysikringstjenestene.

For å videreutvikle lufthavnenes tilgjengelighet og attraktivitet for passasjerene, vil Avinor engasjere seg i utvikling av tekniske løsninger i samarbeid med flyselskaper og eventuelle andre flyplassseiere, for å sikre løsninger som er til fordel for både flyselskap og passasjerer. Avinor arbeider ellers med prosjekt knyttet til systemer for overvåking og varsling av banefriksjon.

10.8.5 Kollektivtrafikk

På initiativ fra Samferdselsdepartementet pågår et arbeid for tilrettelegging av elektroniske løsninger for nasjonal reiseplanlegging og billettering over internett og mobiltelefon for kollektivtransporten. Løsningene framstilles i samarbeid med lokale myndigheter og bransjen og skal lanseres fortløpende ved ferdigstilling. Statens vegvesen er gitt oppgaven å lede og koordinere arbeidet.

11 Transportsikkerhet



Figur 11.1 Visjon om null drepte eller hardt skadde i transportsektoren.

Foto: Steinar Svensbakken

En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.

Regjeringen vil:

- *Halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2024.* Til tross for en betydelig reduksjon i antall alvorlige trafikkulykker de siste årene utgjør antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken fremdeles et alvorlig samfunnsproblem. Regjeringen mener derfor det er nødvendig med en kraftig satsing på trafikksikkerhet, og vil:
 - sikre et fortsatt høyt nivå på føreropplæringen
 - arbeide videre for å øke overholdelse av fartsgrenser, fremme økt og riktig bruk av bilbelte og forhindre ruspåvirket kjøring
 - intensivere arbeidet med å sikre vegnettet og bedre trafikkmiljøet for gående, syklende og kollektivreisende
 - intensivere og målrette kontrollvirksomheten, spesielt overfor tunge kjøretøy
 - tilrettelegge for økt bruk av teknologi som bidrar til trafikksikkerhet
 - videreføre utviklingen av tiltak overfor høyrisikogrupper i trafikken
 - videreføre kunnskapsgrunnlaget innen trafikksikkerhet
 - forebygge ulykker med barn og unge
- *Opprettholde og styrke sikkerhetsnivået innen jernbanetransport, sjøtransport og luftfart.* Regjeringen har innen disse transportsektorene hatt en sterk og vedvarende satsing på sikkerhet, og vil styrke det allerede høye sikkerhetsnivået. For å oppnå dette vil regjeringen:

- prioritere tiltak for å forebygge jernbaneulykker ved planoverganger, tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog og sikre jernbanenettet mot skred og flom
- styrke maritim trafikkovervåkning
- utvikle en risikobasert tilsynsmetodikk innen luftfarten
- utvikle og iverksette et nasjonalt flysikkerhetsprogram

11.1 Hovedutfordringer for økt transportsikkerhet

Nullvisjonen innebærer at transportsystemet, transportmidlene og regelverket skal utformes slik at det fremmer trafiksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad bidrar til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader. Nullvisjonen er utgangspunktet for trafiksikkerhetsarbeidet innen alle transportformene. Utfordringene og behovene for tiltak er imidlertid ulike.

I de siste årene har det vært en betydelig reduksjon i antall alvorlige ulykker i vegtrafikken. For å sikre at denne utviklingen fortsetter er det nødvendig å satse videre på tiltak rettet mot de alvorligste ulykkestypene som møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med gående og syklende. Trafiksikkerhetsarbeidet må innrettes i tråd med endringer i sammensetningen av trafikkbildet. Dersom vi skal nå målet om at veksten i persontransport i storbyområdene skal tas av sykkel, gange og kollektivtransport, uten at vi samtidig får en økning i antall drepte og hardt skadde gående og syklende, er det nødvendig med særlig innrettede tiltak.

Trafikkveksten vil ha stor betydning for ulykesutviklingen i planperioden. Prognosene for vekst i transportarbeid, jf. kapittel 3, viser at en ytterligere reduksjon i antall drepte og hardt skadde krever en fortsatt sterk satsing på trafiksikkerhet.

Sikkerheten innen luftfart, jernbanetransport og sjøtransport er i utgangspunktet høy, og regjeringen har som mål å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået. Innen disse transportsektorene rapporteres antall alvorlige hendelser i tillegg til antall drepte og skadde.

11.2 Reduksjon av antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken

Regjeringens målrettede trafiksikkerhetsarbeid over flere år har gitt resultater. De siste årene er det oppnådd en klar reduksjon i antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Siden 2005 er antall drepte og hardt skadde redusert med om lag 30 pst., samtidig som det har vært en trafikkvekst på om lag 12 pst. Risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken er nå historisk lav. De foreløpige ulykkestallene for 2012 viser at 147 mennesker mistet livet i trafikkulykker, og at 661 mennesker ble hardt skadd.

Regjeringens trafiksikkerhetsarbeid er, og skal fortsatt være, langsiktig, bredt anlagt og faktabasert. Virkemiddelbruken skal gjenspeile en slik politikk. Regjeringen vil videreføre en sterk og vedvarende satsing på anerkjente og utprøvde tiltak med dokumentert god effekt på trafiksikkerheten. Norges sterke og kompetente fagmiljø innen trafiksikkerhet bidrar løpende med ny kunnskap både om hvorfor ulykkene skjer og hvordan de kan forhindres. Valg av tiltak for å møte utfordringene skal reflektere dette. Norge er et av de ledende landene i verden når det gjelder trafiksikkerhet.

Trafikantene, myndighetene og andre aktører som kan påvirke trafiksikkerheten har et delt, men likevel felles, ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen sikkerhet ved at de må være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar for å tilby et vegsystem som legger til rette for sikker atferd og som beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale menneskelige feilhandlinger. Kjøretøyprodusentene har ansvar for å utvikle og produsere trafiksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel ulike interesseorganisasjoner, har ansvar for å være pådrivere for økt trafiksikkerhet overfor myndighetene og sine målgrupper.

11.2.1 Ulykkestyper

Nullvisjonen betyr at innsatsen rettes inn mot tiltak som kan forhindre ulykkestypene med drepte og hardt skadde i trafikken. Møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende har gjennomgående høy alvorlighet og står for om lag 86 pst. av ulykkene med drepte i vegtrafikken. Av ulykker med trafikkdrepte i perioden 2008–2011 inntraff 45 pst. på dagens riksvegnett, 41 pst. på fylkesvegnett og 10 pst. på kommunale veger.

Møteulykker er den dominerende ulykkestypen på riksvegnettet, mens utforkjøringer er den dominerende ulykkestypen på fylkesvegnettet. Ulykker med gående er den største utfordringen på det kommunale vegnettet. I perioden 2008–2011 var 55 pst. av de som ble drept eller hardt skadd i møteulykker innblandet i en ulykke på riksvegnettet. Av de som ble drept eller hardt skadd i utforkjøringsulykker i samme periode var 53 pst. innblandet i en ulykke på fylkesvegnettet. I samme periode var 39 pst. av alle drepte eller hardt skadde gående innblandet i en ulykke på det kommunale vegnettet.

Fordelingen av ulykker og ulykkestyper viser at trafikksikkerhetsarbeidet må baseres på et bredt spekter av tiltak. Møteulykker utgjør den største utfordringen på høyt trafikkerte veger utenfor tettbygd strøk, og tilsier behov for en sterk satsing på midtrekkverk og andre midtseparerende tiltak. På veger med døgntrafikk under 2 000 kjøretøy er imidlertid utforkjøringsulykker en større utfordring enn møteulykker. Disse ulykkene skjer svært spredt, og det er derfor nødvendig med tiltak med lave kostnader per kilometer.

Ulykker med gående og syklende er den største sikkerhetsmessige utfordringen på veger i tettbygd strøk. Disse trafikantgruppene har betydelig større risiko for å bli drept eller hardt skadd enn bilførere. To tredjedeler av de drepte i vegtrafikkulykker i byer er gående eller syklende. Ulykker med gående utgjør om lag 12 pst. av ulykkene med drepte i vegtrafikken, og de fleste av disse ulykkene skjer når gående krysser eller oppholder seg i vegbanen. Bedre tilrettelegging for gående og syklende er derfor nødvendig for å redusere antall alvorlige trafikkulykker i tettbygd strøk.

11.2.2 Ulykkesutsatte grupper og risikoatferd

Høyrisikogrupper og risikoatferd er en betydelig utfordring for trafikksikkerheten. Ulykkesanalyser viser at i de fleste ulykker med drepte, har trafikantens atferd enten vært medvirkende årsak eller bidratt til ulykkens alvorlighetsgrad. Tiltak må i særlig grad rettes mot trafikantgrupper med dokumentert høy ulykkesrisiko og mot risikoatferd. Ulykkesanalyser viser at høy fart, ruspåvirkning og manglende bruk av bilbelte er blant de alvorligste typer av risikoatferd.

11.2.3 Halvering av antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken

Regjeringen har som etappemål:

- *at antall drepte og hardt skadde innen vegtrafikken skal halveres*

Med bakgrunn i de menneskelige lidelser og samfunnsøkonomiske konsekvenser trafikkulykker medfører, mener regjeringen det er nødvendig å stille store krav til ulykkesreduksjon i planperioden. Med utgangspunkt i forventet trafikkvekst vil det være krevende å holde antall alvorlige ulykker på samme nivå som de to siste år. Regjeringens etappemål om å halvere antall drepte og hardt skadde er derfor svært ambisiøst. Etappemålet innebærer at antall drepte og hardt skadde skal reduseres fra om lag 1 000 per år, som er gjennomsnittet for perioden 2008–2011, til maksimalt 500 innen 2024.

Det er nødvendig med økte rammer og målrettet innsats fra alle aktører innen trafikksikkerhetsarbeidet dersom målet skal nås. Økt innsats fra Statens vegvesen er en forutsetning, men det vil også være nødvendig med betydelig innsats fra andre aktører i trafikksikkerhetsarbeidet. Samferdselsmyndighetene vil arbeide tett med bl.a. helse-, utdannings- og justismyndighetene. Fylkeskommunenes innsats gjennom utbygging, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet, og politiets kontroll- og kriminalitetsforebyggende virksomhet, vil være avgjørende for om etappemålet vil nås.

Regjeringens satsing med økte rammer til trafikksikkerhetstiltak og ny virkemiddelbruk har gitt resultater i form av en betydelig reduksjon i antall drepte og hardt skadde. I Nasjonal transportplan 2010–2019 satte regjeringen som mål at antall drepte og hardt skadde skulle reduseres med minst en tredel innen 2020 sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2005–2008. Dette innebærer at antall drepte og hardt skadde skal reduseres fra rundt 1 200 per år til maksimalt 775 i 2020. Som delmål ble det angitt at det maksimalt skulle være 950 drepte og hardt skadde i 2014. Delmålet ble nådd allerede i 2010, da antall drepte og hardt skadde var 922.

Innføring av et tallfestet etappemål for reduksjon av drepte og hardt skadde har bidratt til en forsterket og målrettet satsing på trafikksikkerhet, og har vært med på å tydeliggjøre ansvaret hos aktørene innen trafikksikkerhetsarbeidet. Regjeringen vil derfor videreføre et tallfestet etappemål, men øke ambisjonsnivået for reduksjon i antall drepte og hardt skadde.

Regjeringens fastsetting av etappemålet tar utgangspunkt i anslåtte virkninger av:

- investeringer, drift og vedlikehold på riksvegnettet, fylkesveger og kommunale veger
- bidrag fra tiltak på jernbanen (overføring av gods- og persontransport fra veg til bane)
- endring av trafikantatferd
- trendframskrivning av utviklingen i kjøretøyparken

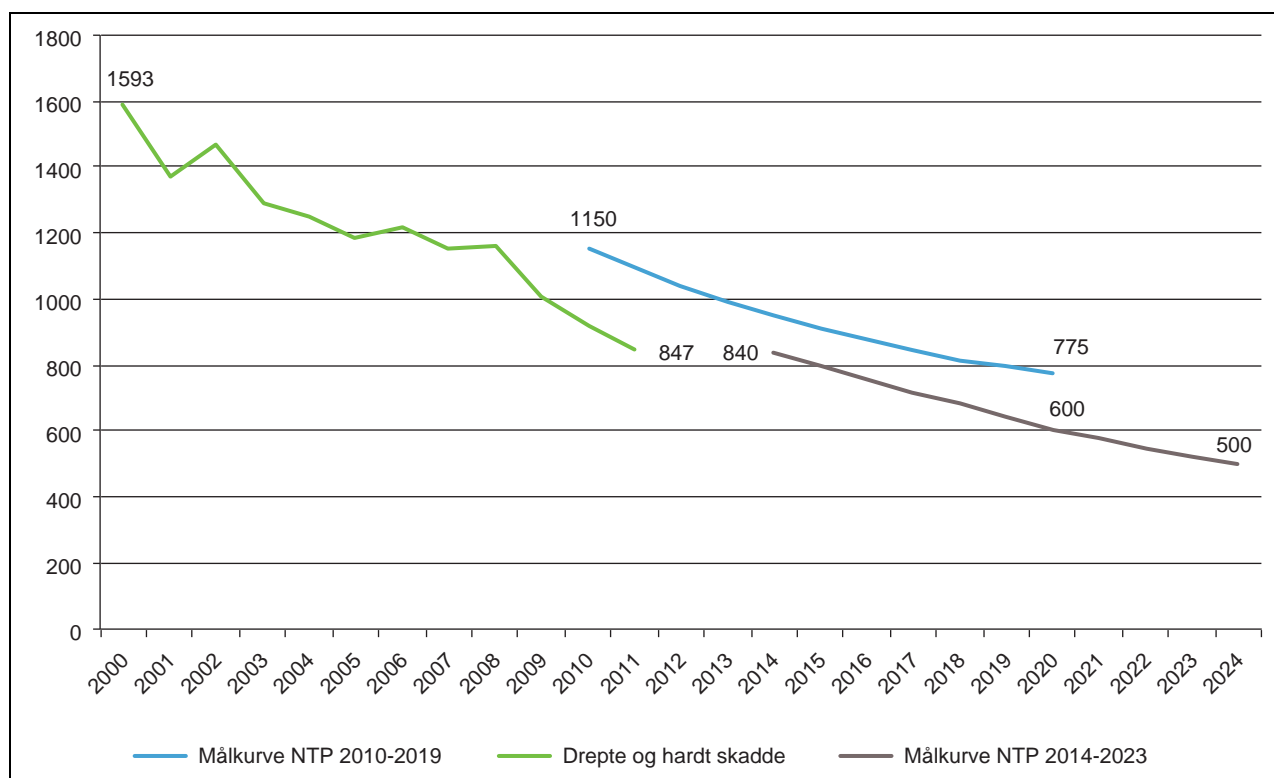
Med de forutsetningene og prognosene som er lagt til grunn, og med den foreslåtte satsingen på trafikksikkerhetstiltak, er det beregnet at vi i 2024 vil ha til sammen 630 drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Regjeringen mener det likevel er grunnlag for å fastsette et mål om at antall drepte og hardt skadde skal halveres innen 2024 til maksimalt 500. For å oppnå dette er det nødvendig å videreføre arbeidet med å utvikle målrettede tiltak rettet mot ulykkestyper og trafikantatferd som fører til flest ulykker med drepte eller hardt skadde, og mot de trafikantgrupper som har høyest ulykkesrisiko. I tillegg vil tiltak som finansieres gjennom helhetlige bymiljøavtaler kunne bidra til å redusere antall drepte og hardt skadde.

11.2.4 Satsingsområder i planperioden

Trafikksystemet er et samspill mellom trafikant, kjøretøy og infrastruktur. For å nå målet om å halvere antall drepte og hardt skadde er det nødvendig å arbeide målrettet på alle tre områdene. Regjeringen mener at selv med en økt planramme og en offensiv satsing på sikker veginfrastruktur, jf. kapittel 7, er det nødvendig å satse videre på spesielt trafikantrettede tiltak.

Regjeringen vil for å halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2024:

- sikre et fortsatt høyt nivå på føreropplæringen
- arbeide videre for å øke overholdelse av fartsgrenser, fremme økt og riktig bruk av bilbelte og forhindre ruspåvirket kjøring
- intensivere arbeidet med å sikre vegnettet og bedre trafikkmiljøet for gående, syklende og kollektivreisende
- intensivere og målrette kontrollvirksomheten, spesielt overfor tunge kjøretøy
- tilrettelegge for bruk av teknologi som bidrar til økt trafikksikkerhet
- videreføre utviklingen av tiltak overfor høyrisikogrupper i trafikken
- videreutvikle kunnskapsgrunnlaget innen trafikksikkerhet
- forebygge ulykker med barn og unge



Figur 11.2 Målkurve for etappemål for NTP 2014–2023 sammenstilt med målkurve for NTP 2010–2019 og ulykkesutvikling for perioden 2000–2011.

Kilde: Statens vegvesen

Regjeringen vil gjennomføre tiltak rettet mot infrastruktur, kjøretøy og trafikant. De viktigste satsingsområdene for tiltak på infrastrukturen vil være å forhindre møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende. Innen trafikantrettede tiltak vil regjeringens viktigste satsingsområder være føreropplæring og tiltak for å få trafikantene til å overholde trafikreglene. Tiltakene vil være målrettet mot trafikantgrupper med dokumentert høy ulykkesrisiko og trafikkfarlig atferd som høy fart, manglende bruk av sikkerhetsutstyr og kjøring under påvirkning av alkohol og andre rusmidler. Regjeringen vil også satse på kjøretøyrettede tiltak. Samferdselsmyndighetene vil i trafikk sikkerhetsarbeidet samarbeide med helse-, justis- og utdanningsmyndighetene for å forebygge trafikkulykker.

Regjeringen presenterer i Nasjonal transportplan mål og viktige satsingsområder. Med dette som utgangspunkt vil hovedaktørene i trafikk sikkerhetsarbeidet utarbeide en revidert tiltaksplan for trafikk sikkerhet på veg. Tiltaksplanen vil gi en samlet framstilling av hvordan aktørene skal bidra til en utvikling som støtter opp under det ambisiøse etappemålet for trafikk sikkerhet. Statens vegvesen vil lede arbeidet med tiltaksplanen. Politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene, de største bykommunene og sentrale interesseorganisasjoner vil bli involvert i dette arbeidet.

11.2.4.1 Sikre et fortsatt høyt nivå på føreropplæringen

Høy kvalitet i føreropplæringen er viktig for økt trafikk sikkerhet og redusert antall ulykker med unge førere. En evaluering av gjeldende opplæringsmodell blir ferdig i 2013. Regjeringen vil med utgangspunkt i resultater fra evalueringen gjennomføre tiltak for å sikre et fortsatt høyt nivå på opplæringen. Dette vil omfatte forbedring og videreutvikling av læreplaner og førerprøve.

Det vil også bli foretatt en vurdering av gjeldende krav til trafikk skolen og kompetansekravene for å undervise i enkelte obligatoriske deler av opplæringen, for å avgjøre om det er behov for å foreta endringer på dette området.

Regjeringen vil legge vekt på yrkessjåfører og problemstillinger knyttet til trafikk sikkerhet og miljø, og vil forbedre og videreutvikle opplæringen av førere av tunge kjøretøy og utrykningskjøretøy. Regjeringen vil også vurdere innføring av

krav om yrkesrettet utdanning for de som utfører yrkesmessig transport med lette kjøretøy.

11.2.4.2 Arbeide videre for å øke overholdelse av fartsgrenser, fremme økt og riktig bruk av bilbelte og forhindre ruspåvirket kjøring

Økt overholdelse av fartsgrenser

Redusert gjennomsnittsfart er en av årsakene til den klare nedgangen i antall drepte og hardt skadde etter 2008. Til enhver tid overskrider likevel fortsatt nær halvparten av førerne fartsgrensen i situasjoner der valg av fart ikke er påvirket av kø eller vegens geometri. For høy fart er medvirkende årsak til en stor andel av de alvorligste trafikkulykkene. Regjeringen vil derfor videreføre og intensivere arbeidet med tiltak som bidrar til redusert fartsnivå på vegnettet. Bruk av fartsgrensekriterier, holdningskampanjer, politiets fartskontroller, automatisk trafikk kontroll (punkt-ATK) og automatisk måling av gjennomsnittsfart (strekning-ATK), er viktige virkemidler i dette arbeidet. Regjeringen vil i planperioden etablere streknings-ATK på flere strekninger. Dette er målrettede og effektive kontroller, som har positiv innvirkning på bilførernes overholdelse av fartsgrensene.

Fremme økt og riktig bilbeltebruk

Tiltak for økt og riktig bruk av bilbelte og sikkerhetsutstyr er viktig i trafikk sikkerhetsarbeidet. De siste årene har økt og målrettet kontrollvirksomhet blitt kombinert med store nasjonale kampanjer. Kontrollene målrettes for å gi best effekt for trafikk sikkerheten, bl.a. gjennom å kontrollere til tider og på steder der bruken erfaringsmessig er lav. Dette betyr flere kontroller på kveldstid og i helger og målretting mot grupper som har lav bilbeltebruk. Satsingen på kombinasjon av kontroll og holdningskampanjer har gitt gode resultater. Videre er bilbeltepåminnere nå standard i stadig flere kjøretøy. Gebyret for unnlatt bilbeltebruk er også økt. Tilstandsundersøkelser viser at bilbeltebruken fra 2001 til 2012 har økt fra 84,8 til 93,1 pst. i tettbygd strøk og fra 91,5 til 94,1 pst. utenfor tettbygd strøk.

Til tross for høy bruksandel er det likevel slik at 43 pst. av alle trafikkdrepte i bil i perioden 2005–2011 ikke brukte bilbelte. Regjeringen vil derfor videreføre satsingen på økt bilbeltebruk gjennom kontrollvirksomhet og holdningskampanjer.

Forhindre ruspåvirket kjøring

Kjøring under påvirkning av alkohol, narkotika og legemidler var i perioden 2005–2011 medvirkende årsak til om lag 22 pst. av trafikkulykkene med drepte. Flere av de som taper føreretten som følge av alkoholpåvirket kjøring fortsetter å kjøre både i påvirket og ikke-påvirket tilstand. Flere blir også straffet på nytt for samme forhold. Regjeringen vil for å forhindre dette vurdere et alternativ til tap av føreretten for denne gruppen. Et målrettet tiltak kan være å innføre alkohol som en integrert del av program mot ruspåvirket kjøring. Program mot ruspåvirket kjøring kan idømmes som vilkår for betinget straff og er lovfestet i straffeloven § 53 nr. 3 e). Formålet med tiltaket er å forhindre kjøring i alkoholpåvirket tilstand og retter seg mot en høyrisikogruppe som er en betydelig trussel mot trafikksikkerheten.

Kjøring under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol er et økende problem for trafikksikkerheten, og omfanget av slik kjøring har økt de siste 10–20 årene. Regjeringen har innført flere endringer i vegtrafikkloven knyttet til ruspåvirket kjøring, og har i forskrift fastsatt faste grenser for påvirkning av andre berusende eller bedøvende midler. Regjeringen innskjerpet fra 1. februar 2012 regelverket overfor ferske førere og ruspåvirket kjøring. Formålet med endringene er å redusere antall ulykker med uerfarne førere.

11.2.4.3 Intensivere arbeidet med å sikre vegnettet og bedre trafikkmiljøet for syklende, gående og kollektivreisende

Nullvisjonen innebærer at vegsystemet må utformes slik at det fremmer riktig atferd og i størst mulig grad hindrer at menneskelige feilhandlinger får alvorlige konsekvenser. I perioden 2005–2011 var forhold knyttet til vegnettet medvirkende faktor til at ulykken oppstod i om lag 27 pst. av ulykkene med drepte. Vegen og vegmiljøet kan også medvirke til at en farlig hendelse utvikler seg til en mer alvorlig ulykke. I om lag 23 pst. av ulykkene med drepte er farlig sideterreng en medvirkende årsak til at ulykkene endte med dødsfall. Regjeringen vil prioritere trafikksikkerhetstiltak på vegnettet ved investeringer, drift og vedlikehold, og satse på målrettede tiltak for å redusere ulykkestypene med størst skadeomfang.

Redusere antall møteulykker

Etablering av møtrefri veg står sentralt i regjeringens innsats for å forhindre møteulykker. Regje-

ringen vil tilrettelegge for lange sammenhengende vegstrekninger med møtrefri veg på de mest trafikkerte delene av hovedvegnettet. Regjeringen vil i tillegg satse på etablering av midtrekkverk og forsterket midtoppmerking på andre strekninger der det anses som nødvendig av hensyn til fartsgrense, trafikkmengde og ulykkesituasjon.

Det pågår et arbeid med å endre vegnormalenes bestemmelser om midtrekkverk. Endringsforslaget innebærer at det skal etableres midtrekkverk på veger med årsgjennsnitttrafikk over 6 000 kjøretøy, der fartsgrensen er 70 km/t eller høyere, og på enkelte veger med årsgjennsnitttrafikk under 6 000 kjøretøy. Sistnevnte kan være strekninger der det har vært mange møteulykker, strekninger med stor andel av tungtrafikk og strekninger der det er ønskelig med møtrefri veg for å ha samme standard som tilstøtende parseller.

Regjeringen legger til grunn at 400 km to- og trefelts riksveg vil få midtrekkverk i planperioden. I tillegg kommer utbygging av firefelts veg, som også bidrar til møtrefri veg.

Forsterket midtoppmerking er en samlebetegnelse for ulike former for oppmerking som reduserer sannsynligheten for at et kjøretøy kommer over i motgående kjørebane. Dette kan enten være en midlertidig løsning i påvente av midtrekkverk eller en permanent løsning på vegstrekninger som ikke tilfredsstiller behovskriteriene for møtrefri veg. Forsterket midtoppmerking vil også vurderes ved reasfaltering av veger utenfor tettbygd strøk som har tilstrekkelig vegbredde.

Redusere antall utforkjøringsulykker

Det er behov for å oppgradere riksvegnettet gjennom målrettede tiltak for å forhindre utforkjøringsulykker, og for å redusere konsekvensene av slike ulykker når de inntreffer. Regjeringen viderefører derfor målet om at alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal oppfylle gjeldende krav med hensyn til utforming og omfang av siderekker, ettergivende master og profilert kantlinje og utbedring eller skilting av farlige kurver. Der det ikke er siderekker skal det utføres nødvendig utbedring av sideterrenget.

Bedre trafikkmiljøet for gående, syklende og kollektivreisende

Regjeringen vil øke innsatsen for å tilpasse vegnettet slik at gående og syklende kan ferdes sikkert. Et sammenhengende hovedvegnett for sykkeltrafikk med sikre kryssingspunkter vil være et viktig bidrag for å redusere ulykkesrisikoen for

syklende. Regjeringen vil i planperioden vektlegge tilrettelegging av riksvegstreknings for gående og syklende. I tillegg vil det gjennom helhetlige bymiljøavtaler bli tilrettelagt for syklende på enkelte riksveger og på fylkeskommunale og kommunale veger gjennom fylkeskommunene og kommunenes prioriteringer. Godt utbygde gang- og sykkelveganlegg gir bedre framkommelighet og mindre ulykkesrisiko for gående og syklende. Ulykkesrisikoen for gående og syklende vil også bli redusert gjennom tiltak for å redusere fartsnivået på vegene, ved utbedring, drift og vedlikehold av sykkelveger, etablering av planfrie kryssingspunkter og sikring av gangfelt, samt ved tiltak for et universelt utformet trafikkmiljø.

Regjeringen vil prioritere gode løsninger for kollektivreisende gjennom å tilrettelegge for trafikksikre atkomster til og fra holdeplasser og knutepunkt. Arbeidet med å oppgradere holdeplasser og kollektivknutepunkt til å bli universelt utformet vil bidra til et sikrere oppholdsareal for kollektivreisende.

Regjeringen vil vurdere tiltak for å bedre samspillet mellom de ulike trafikantgruppene og dermed redusere antall ulykker med gående og syklende. Formålet er å gjøre det attraktivt å gå og sykle for å øke andelen gående og syklende. Da må det tilrettelegges for et sikkert trafikkmiljø.

Sikre styringssystemer som ivaretar trafikksikkerhet

Regjeringen har opprettet et statlig tilsyn for veginfrastrukturen. Formålet er å bedre sikkerheten for transport på veg ytterligere i tråd med nullvisjonen og målet om halvering av antall drepte og hardt skadde. Vegtilsynet skal påse at Statens vegvesens virksomhet på riksvegnettet utøves på en sikker og hensiktsmessig måte til beste for trafikantene på vegen. Tilsynet vil være en aktiv pådriver for et sikkert og hensiktsmessig vegnett i tråd med nullvisjonen.

Vegtilsynet skal utøve et risikobasert systemtilsyn, noe som innebærer at tilsynsvirksomheten skal rettes inn mot områder der risikoen for ulykker er størst. Vegtilsynet skal føre tilsyn med at krav om sikkerhet knyttet til veginfrastrukturen ivaretas av Statens vegvesen ved planlegging, bygging, drift og vedlikehold.

En følge av forvaltningsreformen er at en større andel av de alvorligste ulykkene forekommer på fylkesvegnettet. Det pågår et arbeid med å vurdere hvordan vegtilsynets myndighet kan utvides til å føre tilsyn med at fylkeskommunene og kommunene ivaretar krav til trafikksikkerhet som

vegmyndighet for fylkesvegene og de kommunale vegene. Regjeringen vil komme tilbake til dette.

11.2.4.4 Intensivere og målrette kontrollvirksomheten

Kontrollvirksomhet rettet mot kjøretøy bidrar til at kjøretøyparken er i forskriftsmessig stand, og er dermed en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet. Kontroll av tunge kjøretøy, særlig kontroll av bremses og vinterutrustning vil bli prioritert. Effektivisering av kontrollvirksomheten vil bl.a. skje gjennom kompetansehevede tiltak for kontrollpersonell og gjennom bruk av ny kontrollteknologi som gir økte muligheter for risikobaserte kontroller. Eksempel på dette er automatiske skiltavlesere og varmesøkende kamera til bruk ved bremsekontroll langs vegen. Det vil bli gjennomført økt antall stikkprøver av utførte periodiske kjøretøykontroller. Samarbeid mellom ulike kontroll- og tilsynsmyndigheter vil bli prioritert gjennom felles kontroller og utveksling av informasjon og kompetanse.

11.2.4.5 Tilrettelegge for økt bruk av teknologi som bidrar til trafikksikkerhet

Regjeringen ønsker å tilrettelegge for utvikling og utbredelse av ITS-løsninger som kan bidra til færre drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Eksempler på ITS-løsninger på vegnettet er variable/dynamiske fartsgrenser og streknings-ATK. ITS- og førerstøttesystemer, som for eksempel automatisk fartstilpasning (ISA), kan bidra til forsvarlig og sikker kjøring og til at førerne overholder trafikreglene. Utvikling av ny teknologi gir også muligheter for nye kontrollmetoder som kan effektivisere kontrollvirksomheten og bidra til økt oppdagelsesrisiko ved regelbrudd og teknisk svikt ved kjøretøy.

eCall er et planlagt europeisk system for nødansrop som kan bidra til reduksjon i utrykningstiden ved trafikkuulykker. Systemet gjør det i tillegg mulig for nødsentralen å gi veiledning til de som er på skadestedet i tiden fram til utrykningskjøretøyene er på plass. Det er ventet at EU-kommisjonen vil innføre krav om eCall i alle nye biler som selges innenfor EU/EØS-området fra 2015. Systemet skal bidra til reduksjon i antall drepte og hardt skadde ved at medisinsk bistand ankommer ulykkesstedet raskere. Det er en forutsetning at hensynet til personvernet ivaretas. I Norge har problemstillinger knyttet til personvern vært vektlagt ved utvikling av den tekniske løsningen. Data-tilsynet har vært aktivt involvert i arbeidet for å

sikre at spørsmål knyttet til personvern og overføring av helsedata blir ivaretatt.

Regjeringen vil følge med på utviklingen innen kjøretøyteknologi og utrede konsekvenser for trafikantatferd og for trafikksikkerhet. Hensikten vil være å støtte opp om utbredelse av teknologi med dokumentert positiv virkning for trafikksikkerheten, og søke å begrense utbredelse av teknologi som kan gi et økt antall drepte og hardt skadde.

11.2.4.6 Videreføre utviklingen av tiltak for høyrisikogrupper i trafikken

Trafikantenes atferd er avgjørende for trafikksikkerheten på vegene. Tiltak vil i særlig grad bli rettet inn mot trafikantgrupper og trafikantatferd med dokumentert høy ulykkesrisiko. Statens vegvesen har fra 2005 analysert alle trafikkulykker med drepte. Resultatet fra arbeidet gir viktig informasjon om årsaksforhold ved alvorlige trafikkulykker, og bidrar til at innsatsen innen trafikksikkerhet kan målrettes mot de viktigste årsakene til at ulykker skjer og mot ulykkenes alvorlighetsgrad. Et flerårig forskningsprosjekt om høyrisikogrupper i trafikken har også gitt ny kunnskap om ulykker. Forskningsresultatene gir regjeringen et forbedret grunnlag for å prioritere tiltak, herunder kontroll- og sanksjonstiltak, men også informasjons- og opplæringstiltak overfor disse gruppene.

Forebygge ulykker med ungdom og unge bilførere

Ungdom og unge voksne i alderen 15 til 24 år er mer ulykkesutsatt i trafikken enn øvrige aldersgrupper. Ulykkesrisikoen er særlig høy for bilførere i alderen 18 til 19 år. Ulykkesanalyser viser at ulykkene med ungdom og unge førere er preget av høy fart, alkohol eller annen rus og manglende bruk av sikkerhetsutstyr. De fleste av ulykkene skjer i helgene og er utforkjøringsulykker. Forskning viser at risikoen for ulykker er mye høyere om natten, og særlig i helgene. Risikoen natt til søndag er om lag 30 ganger så høy som gjennomsnittsriskoen for bilfører og -passasjer. Et effektivt tiltak vil derfor være utstrakt kontrollvirksomhet på de tider og strekninger vi vet er ulykkesutsatt. Generelle trafikksikkerhetstiltak rettet mot disse ulykkestypene og risikoatferd vil redusere antall ulykker med ungdom. Regjeringen vil i tillegg videreføre og videreutvikle særlig målrettede ungdomstiltak.

I planperioden vil det gjennomføres et forskningsprosjekt i regi av Oslo universitetssykehus

for å få økt kunnskap om betydningen av mangel-full sikring av fører og passasjer, feil ved sikkerhetsutstyr og uønsket atferd inne i kjøretøyet. Hensikten med prosjektet er å utforme tiltak for å bidra til økt bevissthet i ungdomsmiljøer om viktigheten av moderne sikkerhetsutstyr i kjøretøy og bruken av disse.

Forebygge ulykker med eldre trafikanter

Gjennomsnittsalderen i befolkningen øker, og dette kan ha konsekvenser for trafikksikkerheten siden ulykkesrisikoen øker vesentlig for trafikanter over 75 år. For å redusere antall ulykker med eldre vil regjeringen fortsatt legge vekt på krav knyttet til føreretten, videreføre oppfriskningskurs som 65+ og legge til rette for økt sikkerhet for eldre gående.

Forebygge ulykker med MC-førere

Det har over tid vært en markant risikoreduksjon for MC-førere. Spesielt gjelder dette førere av tung MC. Risikoen er likevel fortsatt langt høyere for motorsyklister enn for bilførere, og det er derfor behov for å vie denne trafikantgruppen særlig oppmerksomhet.

Statens vegvesen og Norsk Motorcykel Union (NMCU) samarbeider tett for å redusere risikoen ytterligere, og det er igangsatt et arbeid med en egen MC-strategi. MC-strategien vil vektlegge at økt trafikksikkerhet er et delt ansvar mellom de som bygger og vedlikeholder vegsystemet og trafikantene som bruker vegen. Strategien vil synliggjøre de områdene hvor motorsyklister har særskilte behov, og vil omfatte både trafikantrammede tiltak og vegtiltak.

11.2.4.7 Videreutvikle kunnskapsgrunnlaget innen trafikksikkerhet

God kunnskap om årsaksforhold og virkninger av trafikksikkerhetstiltak er en viktig forutsetning for å prioritere mellom tiltak og for å utvikle nye effektive tiltak. Regjeringen vil derfor legge vekt på å videreutvikle kunnskapsgrunnlaget knyttet til utviklingstrekk i samfunnet som kan påvirke ulykesutviklingen. Statens vegvesen har fra 2013 startet opp et femårig etatsprogram innen trafikk-sikkerhet. Etatsprogrammet vil bl.a. ha reduksjon av fartsrelaterte ulykker og utfordringer knyttet til trafikksikkerhet for gående og syklende som sentrale temaområder.

11.2.4.8 Forebygge ulykker med barn og unge

Trafikksikkerhet er en viktig del av et trygt og godt oppvekst- og nærmiljø for barn og unge. Flere av de generelle trafikksikkerhetstiltakene på vegnettet kommer alle aldersgrupper til gode, og i tillegg rettes flere tiltak særskilt inn mot barn og unge. Samferdselsmyndighetene vil samarbeide med helse-, justis- og utdanningsmyndighetene for å forebygge trafikkuulykker blant barn og unge. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017 vil gi en samlet framstilling av konkrete trafikksikkerhetstiltak også rettet mot barn og unge.

Regjeringen er opptatt av at forholdene legges til rette for at barn kan ferdes trygt bl.a. til og fra skolen. Skolevegen gir barn viktig trafikktraining, samtidig som sykling og gange har miljømessige fordeler og er et viktig folkehelseiltak. Utbygging og utbedring av gang- og sykkelveger, samt oppgradering av holdeplasser, er viktige tiltak som bidrar til økt trafikksikkerhet og framkommelighet for barn og unge. Dette er nærmere omtalt i kapittel 9. I tillegg til fysiske tiltak vil Statens vegvesen i samarbeid med politiet gjennomføre trafikkontroll langs skoleveg, og da særlig i forbindelse med skolestart.

Fylkeskommunene er ansvarlig for at skoleelever med rett til skoleskyss tilbys en sikker og trygg transport til skolen. Trafikksikkerhet ved skoleskyss i buss vil bedres i planperioden ved at det er innført en forskrift som pålegger kommuner og fylkeskommuner å sikre at alle skoleelever med rett til skoleskyss har tilgang på sitteplass med setebelte på skolebussen. Forskriften trer i kraft fra 1. juli 2013 med virkning fra skoleåret 2013–2014. Trafikksikkerhet ved skoleskyss vil også bedres gjennom oppgradering av holdeplasser.

Trafikkopplæring av barn og unge er et viktig forebyggende tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet ved å bidra til økt risikoforståelse og trafikksikker atferd. Kunnskapsløftet har kompetansemål i trafikk etter 4., 7. og 10. trinn, noe som bidrar til en kontinuerlig og god trafikkopplæring. Trafikalt grunnkurs innføres som valgfag i ungdomsskolen fra skoleåret 2013–2014. Dette gir mulighet for å styrke trafikkopplæringen for ungdomsgruppen i planperioden.

Trygg Trafikk er et kompetansesenter for trafikkopplæring i barnehage, skole og lærerutdanningen. Trygg Trafikk utvikler læringsressurser, holder kurs for ansatte i barnehage og skoler og underviser på studiesteder med lærerutdanning. Videre er Trygg Trafikk pådriver og veileder

overfor myndigheter, barnehage- og skoleeiere, pedagoger og foreldre. Regjeringen vil videreføre samarbeidet med Trygg Trafikk både innen overordnet planarbeid og det kontinuerlige trafikksikkerhetsarbeidet på nasjonalt, regionalt og lokalt plan.

11.3 Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbanetransport, sjøtransport og i luftfart

Regjeringen har som etappemål

- *å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbanetransport, sjøtransport og luftfart*

11.3.1 Jernbanetransport

Sikkerhetsnivået er i utgangspunktet høyt, og regjeringens mål for planperioden er å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået innen jernbanetransport. Utvikling i antall drepte, antall hardt skadde og antall alvorlige hendelser vil være indikatorer for sikkerhetsnivået på det nasjonale jernbanenettet. Målet er en årlig reduksjon på 4,5 pst., og det vil rapporteres årlig med utgangspunkt i disse indikatorene.

For å nå målet om å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået på det nasjonale jernbanenettet vil regjeringen:

- vektlegge risikovurderinger ved prioritering av tiltak
- øke sikkerhetsnivået gjennom en offensiv satsing på investeringer
- tilrettelegge for en risikobasert sikkerhetsstyring for jernbanevirksomhetene
- prioritere aktiv deltakelse ved utvikling av EØS-regelverket med betydning for sikkerhet på jernbanen

11.3.1.1 Vektlegge risikovurderinger ved prioritering av tiltak

Regjeringen vil satse på forebyggende tiltak både mot mindre alvorlige ulykker med høy sannsynlighet, og mot alvorlige ulykker med lav sannsynlighet, men med store konsekvenser. Regjeringen vil ut fra en samlet risikovurdering prioritere tiltak for å forebygge ulykker ved planoverganger, tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog, og sikring mot skred og flom. Tiltakene vil omfatte både investeringsprosjekt, vedlikehold og fornyelse av jernbanenettet.

Det arbeides systematisk med sikkerhet i jernbanesektoren. Strukturelle endringer, bl.a. økt bruk av underleverandører, gir større kompleksitet ved virksomhetenes sikkerhetsstyring. En risikobasert tilnærming til virksomhetsstyring, krever prioritet fra øverste ledelse og en god sikkerhetskultur i organisasjonene. Regjeringen vil gjennom å vektlegge en risikobasert tilnærming til sikkerhet styrke fundamentet for å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået innen jernbanetransport.

11.3.1.2 Øke sikkerhetsnivået gjennom en offensiv satsing på investeringer

Deler av jernbanenettet er gammelt, men togenes hastighet og totale lengde har økt over tid. Det er derfor sikkerhetsmessige utfordringer knyttet til vedlikehold av infrastrukturen, lengde på kryssingsspor, planoverganger og sikkerhetsavstander til signaler. Investeringer på det nasjonale jernbanenettet i perioden vil derfor være et viktig bidrag til et økt sikkerhetsnivå. Statistikk over uønskede hendelser viser at vedlikeholdsetterslep er en stor utfordring som må få prioritet i tiden framover. Tett knyttet til dette er også behovet for modernisering av signalanleggene, som har nådd slutten av teknisk levealder. Innføring av et felles europeisk signalsystem (ERTMS) og planen for implementering, er viktige faktorer i denne sammenhengen, herunder planlegging som sikrer en mest mulig helhetlig utbygging. Regjeringen vil prioritere dette fordi det vil ha stor betydning både for sikkerhet, pålitelighet og kapasitet for jernbanen. Regjeringen er også opptatt av at korte plattformer er en utfordring ved av- og påstigning, og det vil også være nødvendig å prioritere tilrettelegging for universell utforming.

11.3.1.3 Tilrettelegge for en risikobasert sikkerhetsstyring for jernbanevirksomhetene

Samferdselsdepartementet er den øverste myndighet for jernbanen, og har det overordnede ansvaret for jernbanesikkerhet i Norge. Statens jernbanetilsyn har ansvaret for tilsynet med sikkerheten overfor jernbanevirksomhetene, herunder å utvikle regelverk for sikkerhet og føre tilsyn med at regelverket etterleves. Dette skal bidra til at aktørene utøver sin virksomhet på en sikker og hensiktsmessig måte i tråd med gjeldende regelverk, slik at de reisende, personalet og publikum skal være trygge på at sikkerheten blir ivare tatt. Alle virksomheter er pliktige til å rapportere

til Statens jernbanetilsyn om hendelser som kan ha sikkerhetsmessig betydning. Dette gir Statens jernbanetilsyn et grunnlag for å utarbeide risikovurderinger av sikkerheten ved jernbanen i Norge, og legger grunnlaget for et risikobasert tilsyn. Dette omfatter også å utvikle regelverket på en formålstjenelig måte og i tråd med den tekniske utviklingen.

Statens havarikommisjon for transport skal bidra til å øke sikkerheten i jernbanesektoren gjennom uavhengige undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser. Formålet med undersøkelsene er å utrede forhold som antas å ha betydning for forebygging av ulykker.

Ansvar for at jernbanen drives sikkert er gjennom lovverket tildelt infrastrukturforvalter og trafikkutøver. Disse aktørene skal drive sikkerhetsstyring som innebærer å etablere mål og planer for å opprettholde eller forbedre dagens sikkerhetsnivå, og systematisk følge opp disse målene. Ansvar er delt mellom trafikkutøverne som bruker infrastrukturen og Jernbaneverket som forvalter infrastrukturen. Aktørene er pålagt å fastsette sikkerhetsmål for sin virksomhet for å opprettholde eller forbedre sikkerhetsnivået. Oppfølging av dette, sammen med oppfølging av uønskede hendelser er viktige styringsparametere for virksomhetene.

11.3.1.4 Prioritere aktiv deltakelse ved utvikling av EØS-regelverket

EØS-regelverket har stor betydning for jernbanesikkerhet i Norge. Det pågår store endringer av strukturen og regelverket for å tilrettelegge for grenseoverskridende trafikk, og for å få mer transport over fra veg til jernbane. Omfanget av nye regler er omfattende, og det er en utfordring for virksomhetene, spesielt de mindre virksomhetene, å holde nødvendig oversikt. Regjeringen vil prioritere aktiv deltakelse i utviklingen av dette arbeidet, særlig gjennom det europeiske jernbanebyrået (ERA) for å sikre at norske interesser blir ivaretatt i saker med betydning for sikkerhet.

Jernbanesikkerheten i EØS-området reguleres gjennom sikkerhetsdirektivet (2004/49/EU) og samtrafikkdirektivet (2008/57/EU). Det førstnevnte regulerer sikkerhetsstyring gjennom krav til lisens og sikkerhetsattester. Videre er det definert felles mål for sikkerhet og felles indikatorer for å måle sikkerhetsnivået opp mot disse målene. Det er etablert felles metoder for sikkerhetsstyring slik at prosessene for ivaretagelse av sikkerhet skal være transparente og møte minstekrav til sikkerhet på tvers av landegrensene.

Samtrafikkdirektivet definerer tekniske standarder for å tilrettelegge for grenseoverskridende trafikk. Disse er av betydning for sikkerheten på jernbanen, men er alene ikke nok for å ivareta sikkerheten.

Samarbeid og erfaringsutveksling mellom tilsynene og havarikommisjonene i EU/EØS-området er viktige arenaer for økt sikkerhet ved jernbanetransport i Europa. Aktiv deltakelse i relevante EU/EØS-fora vil prioriteres i planperioden.

11.3.2 Sjøtransport

Sikkerhetsbegrepet i sjøtransportsektoren omfatter tiltak som skal trygge liv og helse, hindre miljødelegger til havs og langs kysten og sikre materielle verdier. Sikkerhetsnivået for skipsfart i norske farvann er i utgangspunktet høyt. Regjeringens mål er å opprettholde og styrke dette.

Regjeringen arbeider for å ivareta og videreutvikle et høyt sjøsikkerhetsnivå både på norskflaggede skip, samt for all skipstrafikk langs norskekysten. Et høyt nivå på sjøsikkerhet er avhengig av skipets konstruksjon og utrustning, mannskapets kvalifikasjoner og arbeidsmiljø, samt maritim infrastruktur og tjenester. Sjøfartsdirektoratet har myndighetsansvaret for norskregistrerte skip og mannskap, og kontroll av fremmede skip som anløper norske havner. Kystverket har ansvar for den maritime infrastrukturen og tjenestene.

Kombinasjonen av maritim infrastruktur og maritime tjenester som legger til rette for sikker sjøtransport og god framkommelighet i norske farvann, er et grunnleggende element i regjeringens arbeid med forebyggende sjøsikkerhet. Maritim infrastruktur omfatter navigasjonsinnretninger og elektroniske navigasjonshjelpemidler, fysisk utbedring av farleder og risikoreduserende rutetiltak. Maritime tjenester omfatter bl.a. lostjenesten, sjøtrafikksentraler, meldings- og informasjonssystemer for skipstrafikken, maritime overvåkingssystemer og slepebåtberedskap. Andre virkemidler er regelverk for trafikkregulering og iverksetting av tiltak ved avvik eller hendelser.

BarentsWatch er et helhetlig overvåkings- og informasjonssystem for de norske hav- og kystområdene som fungerer som tilrettelegger for sammenstilling, utvikling og formidling av informasjon. Se nærmere omtale i kapittel 8.

11.3.2.1 Ulykkesbildet

For hendelser som resulterer i skader og dødsfall, skilles det mellom personulykker uten skade på

skip, og skipsulykker der personskader eller dødsfall er et resultat av hendelser med skip, som f.eks. grunnstøtinger.

I 2011 mistet åtte mennesker livet i skipsulykker, mens fire omkom i rene personulykker. I tillegg omkom 32 personer i ulykker med fritidsbåter. Totalt ble 242 personer skadd i sjøulykker. Av disse var 16 resultat av hendelser med skipet, mens 226 var rene personulykker uten skade på skip.

Det har vært en betydelig reduksjon i antall personulykker de siste ti årene, men det er ingen tilsvarende klar tendens for skader som har sammenheng med skipsulykker. Antall rapporterte skipsulykker generelt har vært økende siden 2004. Dette kan ha sammenheng med bedre rapportering, men ser også ut til å være uttrykk for en reell økning. Utviklingen med nedgang i personskader til tross for økt antall skipsulykker, ses også for passasjerskip (inkludert ferjer og hurtigbåter). Antall rapporterte kontaktskader, herunder kollisjon med kai, har økt kraftig siden 2005. Disse ulykkene har vanligvis små konsekvenser. Det skjer imidlertid også ulykker med hurtigbåter hvert år, og enkelte av disse har potensial til å bli storulykker.

Sikkerheten innen sjøtransport vil i planperioden økes bl.a. gjennom videreutvikling av maritim infrastruktur og tjenester, ved utbygging av farleder og navigasjonsinnretninger og fornying av teknisk utstyr og overvåkingssystem ved trafikk-sentralene. Merketiltak i hurtigbåtledene for å øke sikkerheten for hurtigbåttrafikken, vil fremdeles bli prioritert.

11.3.2.2 Satsingsområder i perioden

Regjeringen vil i planperioden spesielt prioritere å:

- bedre sjøsikkerheten gjennom styrket maritim trafikkovervåking
- videreutvikle en behovstilpasset navigasjonsinfrastruktur
- etablere BarentsWatch

God overvåking av maritim aktivitet, slik at en kan avdekke avvik fra sikker seilas og respondere på uønskede hendelser, styrker sjøsikkerheten. For overvåking og kontroll med skipstrafikken har Kystverket fem sjøtrafikksentraler. Fire sjøtrafikksentraler dekker særlige risikoutsatte områder i Sør-Norge. Sjøtrafikksentralen i Vardø overvåker sjøtrafikk langs hele kysten som representerer særlig høy risiko og seilaser i trafikkseparasjonssystemene langs kysten. Trafikk-sentralene innhenter relevant informasjon fra skipenes AIS

(Automatic Identification System) og LRIT (Long Range Identification and Tracking), radarovervåking av farvannet, SafeSeaNet meldingssystem og radarsatellitter mv.

De siste årene har overvåking og kommunikasjon mellom land og fartøy økt i omfang, og det pågår nå internasjonale prosesser med sikte på bl.a. bedre integrasjon mellom ulike elektroniske systemer. En slik prosess er arbeidet med e-navigasjon i regi av FNs sjøfartsorganisasjon IMO, som skal munne ut i sikrere navigasjon om bord på skip og bedre assistanse fra landsiden. Resultatene fra de internasjonale prosessene kan medføre behov for endringer i nasjonal infrastruktur.

Identifisering og sporing av skip ved hjelp av AIS-basestasjoner som er etablert langs kysten er i dag det viktigste verktøyet i Kystverkets arbeid med å overvåke sjøtrafikken. Basestasjonene vil nå sin tekniske levealder i planperioden, og det vil være nødvendig å fornye disse. På Svalbard er det noen få AIS-basestasjoner. Kystverket har som et prøveprosjekt etablert AIS-basestasjoner på Bjørnøya og ved Sveagruva. I tillegg er det AIS-basestasjoner i Isfjorden og i Longyearbyen som tilhører Bydrift Longyearbyen.

Bakkebaserte AIS-mottakere har begrenset rekkevidde. Det har i de siste årene vært en økende interesse for nordområdene, og det er en utfordring for Kystverket å framskaffe et helhetlig situasjonsbilde av den maritime aktiviteten i området. Den norske testsatellitten AISSat-1 er viktig i så måte fordi den er i stand til å motta AIS-signaler fra fartøy som befinner seg utenfor rekkevidden til Kystverkets bakkebaserte AIS-mottakere. AIS-satelitten kan imidlertid per i dag ikke levere et kontinuerlig sanntids overvåkingsbilde, og den kan derfor ikke erstatte de bakkebaserte mottakerne i overvåkingen av de kystnære farvannene. Det er derfor viktig at de landbaserte AIS-stasjonene vedlikeholdes og fornyes samtidig som informasjonen fra AIS-satellitter brukes i den sivile overvåkingen av nordområdene og trafikken rundt Svalbard.

Utbygging og drift av navigasjonsinfrastruktur er et grunnleggende virkemiddel for sikker og effektiv sjøtransport i kystnært farvann. Kystverkets navigasjonsinfrastruktur, både de fysiske installasjonene for visuell navigasjon og de elektroniske navigasjonshjelpemidlene, har i dag gjennomgående høy driftssikkerhet sammenliknet med internasjonale anbefalinger. Infrastrukturen utsettes for stor slitasje, og vedlikehold og

utskifting av teknisk utstyr er nødvendig for å opprettholde høy driftssikkerhet. Kystverket har vurdert at det er et betydelig behov for vedlikehold knyttet til dagens navigasjonsinnretninger. Samtidig anser Kystverket at det er behov for å vurdere framtidig navigasjonsinfrastruktur for det kystnære farvannet. Kystverket har derfor iverksatt et prosjekt der de vurderer hensiktsmessig framtidig navigasjonsinfrastruktur i alle de om lag 1 075 hoved- og billedene. Kystverket vil i denne sammenheng vurdere om det, basert på vurderinger av sjøsikkerheten, kan gjøres forenklinger i infrastrukturen. Dette arbeidet kan få betydning for vurderinger av behovet for vedlikehold og fordelingen mellom vedlikehold og fornying, særlig i siste del av i planperioden. Det er av stor betydning for sjøsikkerheten at drift, vedlikehold og fornying opprettholder den høye driftssikkerheten for navigasjonsinstallasjonene. Ved utskifting og fornying av navigasjonsinstallasjoner må det også legges vekt på økt levetid og redusert energibruk for installasjonene, for å holde kostnadene til framtidig drift og vedlikehold nede.

Endrede værforhold som følge av klimaendringer er også en utfordring for sjøsikkerhetsarbeidet. Den internasjonale organisasjonen for fyrvesen, IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) antar at temperaturøkning vil øke risikoen for lynnedslag i faste installasjoner. Navigasjonsinstallasjoner vil også bli påført økte belastninger i områder der bølger kommer fra åpent hav. For å møte disse utfordringene har Kystverket økt dimensjoneringshøyden for navigasjonsinstallasjoner med 20 cm for Vestlandet og 30 cm for Nord-Norge. Etter hvert som navigasjonsinstallasjonene blir byttet ut og tilpasset den nye dimensjoneringshøyden, vil navigasjonsinfrastrukturen være godt rustet til å møte klimaendringene.

Internasjonal skipsfart er en global næring. Norge har en lang tradisjon for å fremme sikker og miljøvennlig skipsfart ved enhetlige og bindende internasjonale reguleringer gjennom deltakelse i FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Under ledelse av Nærings- og handelsdepartementet og Sjøfartsdirektoratet, arbeider Norge aktivt for å ivareta norske interesser og påvirke prosessene på et tidlig tidspunkt. Både Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket vil sikre at det i planperioden avsettes tilstrekkelig med ressurser til å bidra til dette arbeidet.

11.3.3 Luftfart

Nullvisjonen er langt på vei en realitet innen luftfarten. Antall alvorlige hendelser og mindre ulykker er svært lavt, og flysikkerhetsnivået i Norge ligger i verdenstoppen. Regjeringen har derfor som mål for planperioden å opprettholde og styrke sikkerhetsnivået innen luftfarten.

Sikkerhetsbegrepet i luftfartssektoren omfatter både tiltak for å redusere ulykker og hendelser i selve flytrafikken (safety) og tiltak mot terror og sabotasje (security). Sistnevnte er nærmere omtalt i kapittel 14.

Det overordnede ansvaret for flysikkerheten i Norge ligger hos Samferdselsdepartementet, som øverste myndighet for luftfarten. Myndighetenes oppgaver omfatter bl.a. å utvikle regelverk for flysikkerheten, føre tilsyn med at regelverket blir etterlevd, og etterforske ulykker og alvorlige hendelser. Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport, som begge er forvaltningsorganer underlagt Samferdselsdepartementet, er tildelet viktig rolle i denne forbindelse.

Sikkerhetsarbeidet i luftfartssektoren blir stadig mer internasjonalisert. Dette gjelder arbeid for å hindre ulykker, forebygge terroranslag og utvikling av regelverk og tilsynsvirksomhet. Det er viktig at det internasjonale regelverket blir tilpasset norske forhold, og det er en prioritert oppgave for Samferdselsdepartementet å følge og påvirke arbeidet i de internasjonale organisasjonene.

Luftfartstilsynet vil i planperioden utvikle en risikobasert tilsynsmetodikk. Tilsynsvirksomheten vil benytte kjent informasjon om hendelser og ulykker for å identifisere områder hvor det er særlig viktig å sette inn ressurser.

I internasjonal sammenheng er risikostyring sentralt i de såkalte statlige flysikkerhetsprogrammene («State Safety Programmes», SSP) som alle medlemmene av ICAO (FNs internasjonale organisasjon for sivil luftfart) er forpliktet til å utarbeide. Et statlig flysikkerhetsprogram er en overordnet plan for hvordan man kan oppnå et akseptabelt sikkerhetsnivå i luftfarten. ICAO-regelver-

ket fastsetter rammene for hva et slikt program skal inneholde og bidrar til en mer effektiv og ensartet måte å sikre et akseptabelt flysikkerhetsnivå også internasjonalt. Med et flysikkerhetsprogram skapes et system for å måle og overvåke om en oppnår det akseptable sikkerhetsnivået som er fastsatt. Regjeringen setter som mål å utvikle et nasjonalt flysikkerhetsprogram. Iverksetting av programmet vil være et viktig bidrag for å videreutvikle og styrke det høye sikkerhetsnivået i luftfarten i planperioden. EU har utarbeidet et eget europeisk flysikkerhetsprogram og en plan som supplerer de nasjonale programmene. Som medlem av EASA (det europeiske luftfartssikkerhetsbyrå) og som følge av EØS-avtalen, vil Norge også bli berørt av det europeiske programmet og den europeiske planen.

Som følge av nye nasjonale myndighetskrav på flysikkerhetsområdet har det de siste årene blitt gjennomført betydelige investeringer knyttet til sikkerhetsanlegg og bygging av nye lufthavner ved de lokale lufthavnene i Norge. Investeringene gir Norge et moderne lufthavnett som legger til rette for en sikker avvikling av flytrafikken i planperioden.

I innenlands helikoptervirksomhet har det de siste ti årene vært en kraftig økning i antall flytimer, og det er ventet en ytterligere økning i forbindelse med store nasjonale kraftutbygginger. Ulykkesraten for helikoptre i innenlands trafikk har gått noe ned i perioden 2010–2012, men denne virksomheten har fremdeles en høy ulykkesrisiko sammenliknet med annen luftfart. Luftfartstilsynet har etablert et flysikkerhetsforum for operatører av helikoptre i innenlands trafikk. Forumet skal være en pådriver for myndigheter, kundegrupper og operatører i saker som kan fremme sikkerheten for innlandshelikoptre, og vil også bistå Statens havarikommisjon for transport med ekspertise ved større ulykker. I 2012 ble det utført en sikkerhetsstudie for innenlandsoperasjoner som ble overlevert Samferdselsdepartementet i februar 2013. Studien vil bli lagt til grunn for det videre arbeidet på dette området i planperioden.

12 Miljø



Figur 12.1 Samferdselsminister Marit Arnstad med el-bil nummer 10 000 i Norge.

Foto: Merete Jebsen/Samferdselsdepartementet

Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet.

Regjeringen vil:

- At transportsektoren skal bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål slik de er redegjort for i klimameldingen (Meld. St. 21 Norsk klimapolitikk) og i klimaforliket (Innst. 390 S (2011-2012)), herunder
 - bidra til at Norge omstilles til et lavutslippssamfunn.
 - Legge til rette for at veksten i persontransporten i storbyområdene kan tas med kollektivtransport, sykkel og gange gjennom økte investeringer i miljøvennlig transport.
 - Innføre helhetlige bymiljøavtaler for utviklingen av transportinfrastrukturen og transporttilbudet i byområdene. Avtalene skal inneholde mål og virkemidler for økt kollektivandel, sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk, og en arealpolitikk som bygger opp under miljøvennlig transport.

- Ha som mål at gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler i 2020 ikke skal overstige et gjennomsnitt på 85 g CO₂/kilometer, tilrettelegge for overgang fra godstransport på veg til sjø og bane, og fortsette arbeidet for en mer treffsikker vegavgift for tunge kjøretøy.
- Bidra til utbygging av infrastruktur for elektrifisering og alternative drivstoff, bl.a. gjennom økte tilskudd til Transnova.
- Fortsette arbeidet for å få inkludert lufttransport i et bindende internasjonalt klimaregime.
- Arbeide videre for å styrke FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) sine klimakrav til internasjonal skipsfart.
- Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy ved å:
 - Gjennomføre kilderettede tiltak, tiltak for de mest støyutsatte og arbeide videre for å fastsette mål for nattestøy.
 - Videreføre arbeidet med å tilrettelegge virkemidler for å nå nasjonale mål om lokal luftkvalitet.
 - Presisere at miljø er ett av elementene ved fastsettelse av fartsgrenser.
 - Fortsette innsatsen for reduksjon av lokal luftforurensning gjennom driftstiltak, avgiftspolitik og arbeid for strengere tekniske krav til kjøretøy og drivstoff.
- Bidra til å redusere tapet av naturmangfold og begrense inngrep i dyrket jord ved å:
 - Ta hensyn til naturmangfold og da særlig verneområder og truet naturmangfold gjennom alle planfaser, byggefasen og ved drift og vedlikehold av transportnettet, i samsvar med naturmangfoldloven.
 - Gjennomføre og følge opp systematiske før- og etterundersøkelser som integrert del av prosjekt der det er umulig å unngå store negative konsekvenser for naturmangfold.
 - Sørge for at driftskontraktene for vegnettet utformes slik at de hindrer unødvendig forbruk av salt, for å unngå at tålegrensen for ulike naturtyper og arter overskrides, og overvåke vannkvalitet i sårbare områder, jf. vannforskriften.
 - Føre en restriktiv linje for omdisponering av dyrket jord til samferdselsprosjekt.
 - Ta hensyn til jordvern og reindrift ved valg av vegstandard og trasé, og synliggjøre alternativer til inngrep i dyrket jord.

12.1 Hovedutfordringer

Dagens transportsektor bidrar til klimagassutslipp, støy- og lokal luftforurensning, forringelse av naturmangfold og fragmentering. Økonomisk vekst og demografisk utvikling skaper press for å bygge ut transportnettet. Økt verdsetting av tid fører samtidig til en favorisering av bruk av raske transportmidler, som personbil og fly. Utbygging og drift og vedlikehold av dagens transportsystem bidrar til tap og/eller forringelse av leveområder for planter og dyr. Økende transportterspørsel er den viktigste enkeltårsaken til at det er krevende å redusere miljøbelastningen fra transport.

Regjeringen legger stor vekt på å begrense de negative virkningene transport har på miljøet. Dette gjøres ved å holde høy miljøstandard ved bygging av ny infrastruktur, i drift og vedlikehold, samt ved satsing på virkemidler for å høyne andelen miljøvennlig transport, redusere transportbehovet og redusere utslippene fra kjøretøy.

Klimaendringer og tap av naturmangfold har konsekvenser ikke bare i dag, men også for kommende generasjoner. Slike endringer er derfor blant de største miljøutfordringene i transportsektoren.

Transportsektoren (innenlands person- og godstransport) står nå for ca. 25 pst. av de nasjonale klimagassutslippene. Regjeringen har som mål at Norge mot midten av dette århundret skal bli et lavutslippssamfunn. Det innebærer at vi bør prioritere tiltak som kanskje ikke gir stor klimaeffekt på kort og mellomlang sikt, men som vil være nødvendige for at vi innen 2050 skal kunne nå et slikt mål. Klimagassutslippene fra transport har økt med ca. 28 pst. siden 1990, men dette er mindre enn veksten i transportarbeidet. Transportetatens anslag viser en reduksjon i CO₂-utslipp fra trafikk og drift/vedlikehold som følge av nye investeringsprosjekt i planperioden.

Vegtrafikk har konsekvenser i form av støy og redusert lokal luftkvalitet. Trafikkveksten generelt gjør at negative effekter utligner positive effekter av støytiltak.

Vekst i trafikk og utbygging av ny infrastruktur kan føre til fragmentering og forringelse av naturområder, med negative følger for naturmangfold. Utbygging av infrastruktur kan også ha negative konsekvenser for kulturlandskap og kulturminner.

Økt bruk av salt på vegnettet har medført redusert vannkvalitet i flere innsjøer og skader på vegetasjon og vegnett. Drift og vedlikehold av vegnettet kan også ha innvirkning på naturmangfol-

det, bl.a. gjennom forurensning og spredning av fremmede arter. For sjøtransport er det særlige utfordringer knyttet til akutte utslipp av olje og ballastvann.

Omdisponeringen av dyrket jord til samferdselsformål bidrar til at det er krevende å nå nasjonale mål om vern av matjord. Utbygging av veger og annen infrastruktur har også indirekte virkninger. Det blir ofte stort press på arealene rundt vegene ved at utbyggere ser seg tjent med å etablere seg langs nye veger. Dette kan føre til mer bilbasert nærings- og handelsvirksomhet.

12.2 Prinsipper i miljøpolitikken

Bærekraftighet bør være et grunnleggende prinsipp for all utvikling i Norge og verden for øvrig. Regjeringens bærekraftstrategi som ble presentert i Nasjonalbudsjettet for 2008 (St.meld. nr. 1 (2007–2008)), slår fast at en politikk for bærekraftig utvikling må bygge på hovedprinsippene om rettferdig fordeling, internasjonal solidaritet, føre var-prinsippet, prinsippet om at forurenser skal betale, kostnadseffektivitet og prinsippet om felles innsats. Der der er relevant inngår miljøhensyn som en del av samfunnsøkonomiske analyser.

Klimaproblemet er blant de aller største utfordringene verden står overfor. Klimaproblemet kan bare løses gjennom bred internasjonal samhandling, men det er stor usikkerhet om når verden får på plass en tilstrekkelig ambisiøs og juridisk bindende klimaavtale. Det meste av den konkrete klimapolitikken fastsettes likevel nasjonalt, og det har lenge vært bred politisk enighet om å omstille Norge til et lavutslippssamfunn fram mot 2050. Klimapolitikken må innrettes slik at den gir størst mulig utslippsreduksjon for innsatsen, med utslippsreduksjoner både i Norge og i utlandet.

Viktige prinsipper framgår også av naturmangfoldloven og forurensningsloven, der det er sentralt at ved beslutninger skal miljøvennlige teknologier og metoder legges til grunn. Beslutninger skal være basert på kunnskap om hvilket naturmangfold som blir påvirket og om virkninger av samlet belastning av tiltak på økosystemer og naturmangfold. Føre var-prinsippet skal legges til grunn når det ikke foreligger tilstrekkelig kunnskap.

Økosystemene med et robust naturmangfold utgjør livsgrunnlaget for menneskeheten. Forvaltningen av disse miljøressursene må bygge på føre-var-prinsippet og naturens tålegrenser. Nedbygging av matjord er i praksis irreversibel. Historisk har nydyrking imidlertid bidratt til å oppveie

avgangen av jordbruksarealer. Gjenværende dyrkbart areal er også en begrenset ressurs, og mesteparten har et dårligere dyrkingspotensiale enn det som allerede er dyrket, bl.a. fordi det ligger i dårligere klimasoner. Transportpolitikken bør følge en restriktiv linje i omdisponeringen av dyrket jord.

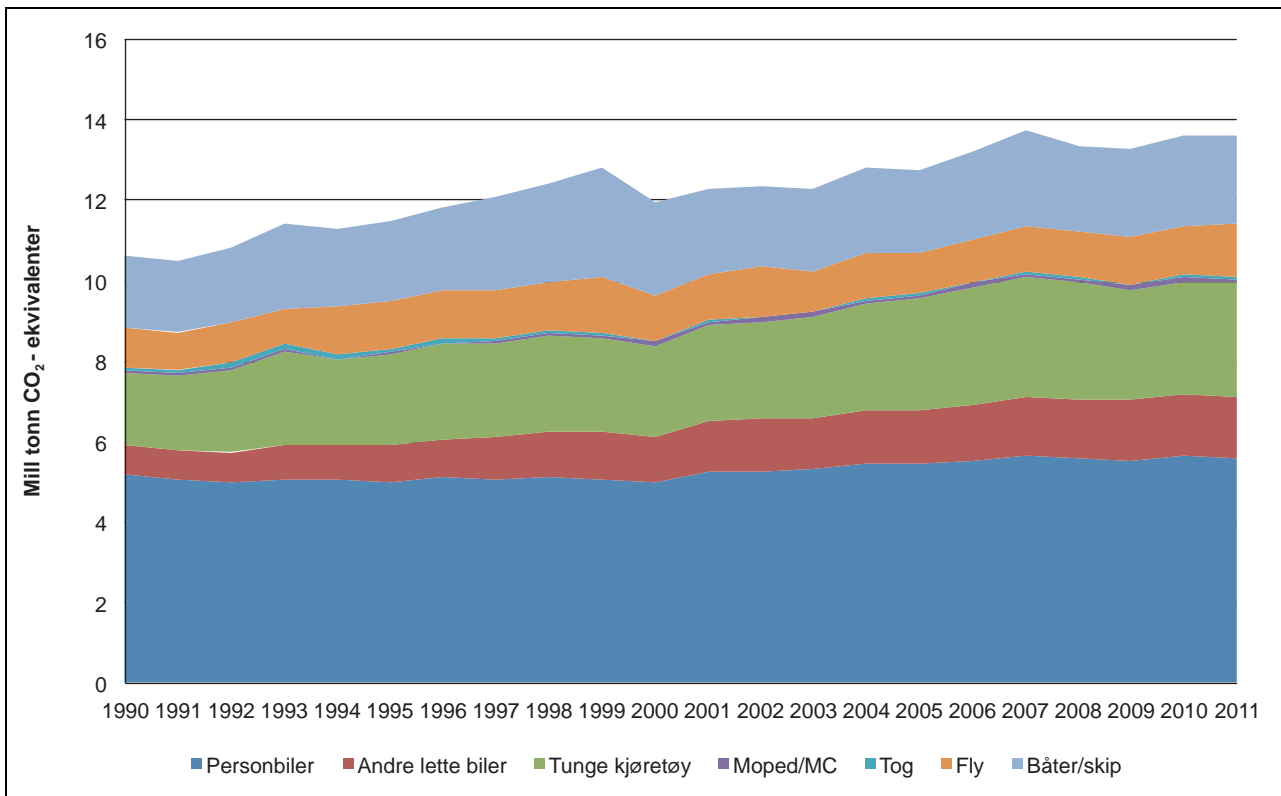
Andre typer reduksjoner i miljøkvaliteten er reversible på kort og mellomlang sikt, slik som støy og lokal luftforurensning. For eksempel vil den lokale luftkvaliteten bedres og helsefaren reduseres når tilførselen av partikler og NO₂ går ned. I slike situasjoner bør nytte-kostnadsvurderinger tillegges vekt for forvaltning av miljøressursen. Nyttene ved transportarbeidet som utføres må veies opp mot kostnaden ved redusert miljøkvalitet.

Lokale miljøproblemer med begrenset geografisk spredning bør generelt håndteres gjennom lokalt avgrensede tiltak, som piggdekkgebyr og miljøfartsgrenser. Regjeringens rolle vil da primært være å gi adgang til og legge til rette for bruk av ulike typer virkemidler. Dersom de lokale problemene gjelder for større deler av befolkningen, for eksempel i de største byområdene, kan likevel bruk av virkemidler som vedtas av nasjonale myndigheter forsvares, som for eksempel miljødifferensiert årsavgift.

12.3 Klima

Klimameldingen, Meld. St. 21 (2011–2012), beskriver følgende overordnede mål for norsk klimapolitikk: Norge vil overoppfylle forpliktelsen i Kyoto-protokollen med 10 prosentpoeng i første forpliktelsesperiode, og skal fram til 2020 påta seg en forpliktelse om å kutte de globale utslippene av klimagasser tilsvarende 30 pst. av Norges utslipp i 1990, og være karbonnøytralt i 2050. Som del av en global og ambisiøs klimaavtale der også andre industriland tar på seg store forpliktelser, skal Norge ha et forpliktende mål om karbonnøytralitet senest i 2030. Det innebærer at Norge skal sørge for utslippsreduksjoner tilsvarende norske utslipp i 2030. På FNs klimakonferanse i Doha i desember 2012 ble det vedtatt en ny utslippsreduksjonsforpliktelse for Norge under Kyotoprotokollen for perioden 2013–2020, i tråd med målsettingen om 30 pst. reduksjon i 2020 sammenliknet med Norges utslipp i 1990.

Transportsektoren sto i 2011 for 13,6 mill. tonn CO₂-ekvivalenter, hvorav 10,1 mill. tonn CO₂-ekvivalenter fra vegtrafikken. Transportsektoren sto dermed for 25,5 pst. av totale nasjonale klimagassutslipp, 53,4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter.



Figur 12.2 Utslipp av klimagasser fra transport, 1990–2011

Kilde: SSB, Statistikkbanken

Mer energieffektive kjøretøy og biodrivstoff har bidratt til at utslippene fra personbiler har økt betydelig mindre enn trafikkøkningen. Også i luftfarten har det vært betydelige effektivitetsforbedringer.

Drøyt halvparten av innenlands godstransport går på veg, og utgjør en økende andel av klimagassutslippene. Utslippene fra tunge kjøretøy har økt med 62 pst. fra 1990 til 2011 og står for nær halvparten av utslippene fra bilparken. Utslipp fra sivil flytrafikk i og til/fra Norge er i kraftig vekst, og er beregnet til 3,1 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2012, av dette 1,3 mill. tonn fra innenriks luftfart. Det er utslippene til/fra Norge som øker mest. På lange utenlandsturer skjer utslipp fra fly for en stor del i høye luftlag. Dette har anslagsvis 1,8 ganger så stor klimaeffekt som utslipp på bakken. Utslipp fra innenriks sjøfart utgjorde 4 pst. av de nasjonale klimagassutslippene i 2011.

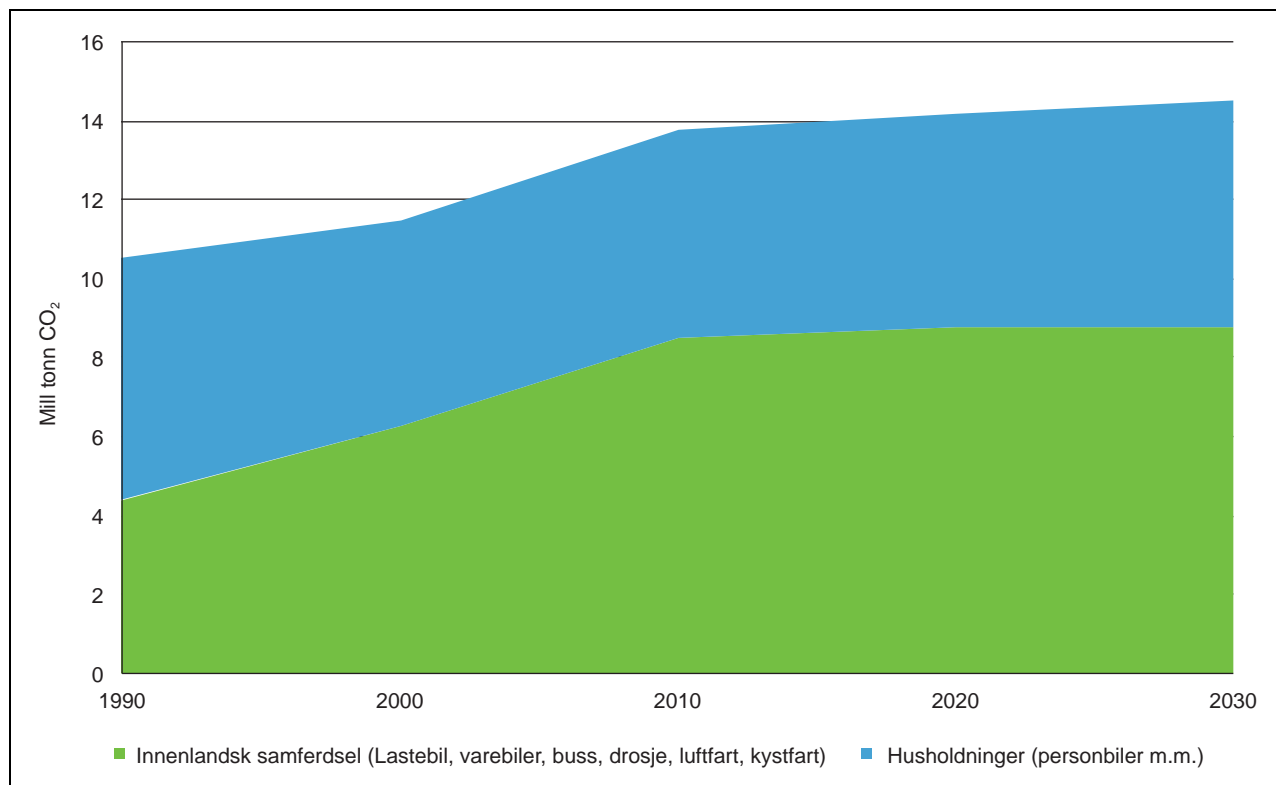
Klimaendringer fører til store kostnader for samferdselssektoren, og kostnadene er ventet å øke i årene framover. For å få til ønsket nedgang i utslippene kreves tiltak under Samferdselsdepartementets område, andre departementer, fylkeskommuner og kommuner.

12.3.1 Regjeringens mål for planperioden 2014–2023

Etappemål for klimagassutslipp:

Transportsektoren skal bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål slik de er redegjort for i klimameldingen (Meld. St. 21 Norsk klimapolitikk) og i klimaforliket (Innst. 390 S (2011-2012), herunder bidra til at Norge omstilles til et lavutslippssamfunn.

Beregnete utslipp fra vegtransport anslås i Meld. St. 12 (2012–2013) Perspektivmeldingen å bli noe lavere i 2020 og 2030 enn tidligere anslag. Veksten i utslippene fra vegtransport anslås å avta betydelig. Dette henger bl.a. sammen med at det etter omleggingen av bilavgiftene er observert at utslippsveksten har flatet ut. Fortsatte teknologiforbedringer og lavere trafikkvekst per person bidrar til at denne utviklingen antas å fortsette. Stadige forbedringer i teknologi har gjennom flere tiår bidratt til at utslippsintensiteten har falt, til tross for økt trafikk. Høy befolknings- og trafikkvekst har likevel bidratt til at utslippene fra vegtrafikk har økt. En videreføring av dagens sterke incentiver til å velge utslippseffektive biler og fort-



Figur 12.3 Utslipp av klimagasser fram mot 2030.

Kilde: Meld. St. 12 (2012–2013) Perspektivmeldingen 2013, SSB, Klif 2013

satte teknologiforbedringer vil bidra til effektivisering av bilparken også framover.

I tråd med internasjonale retningslinjer er framskrivningene basert på vedtatt politikk. Framskrivningene fanger ikke opp effekter av endret bruk av virkemidler framover slik som tiltakene varslet i klimameldingen eller perspektivmeldingen.

12.3.2 Klimavirkemidler

Klimagassutslippene kan reduseres gjennom overgang til transportformer med lavere utslipp, ved mindre transportarbeid eller lavere utslipp fra det enkelte transportmiddel.

Sektorovergripende økonomiske virkemidler er sentrale i norsk klimapolitikk. CO₂-avgifter og kvoter bidrar til en kostnadseffektiv fordeling av utslippsreduksjonene mellom sektorene, og er de viktigste klimavirkemidlene. Transportsektoren har CO₂-avgift på drivstoff, og i tillegg er det en CO₂-komponent i engangsavgiften.

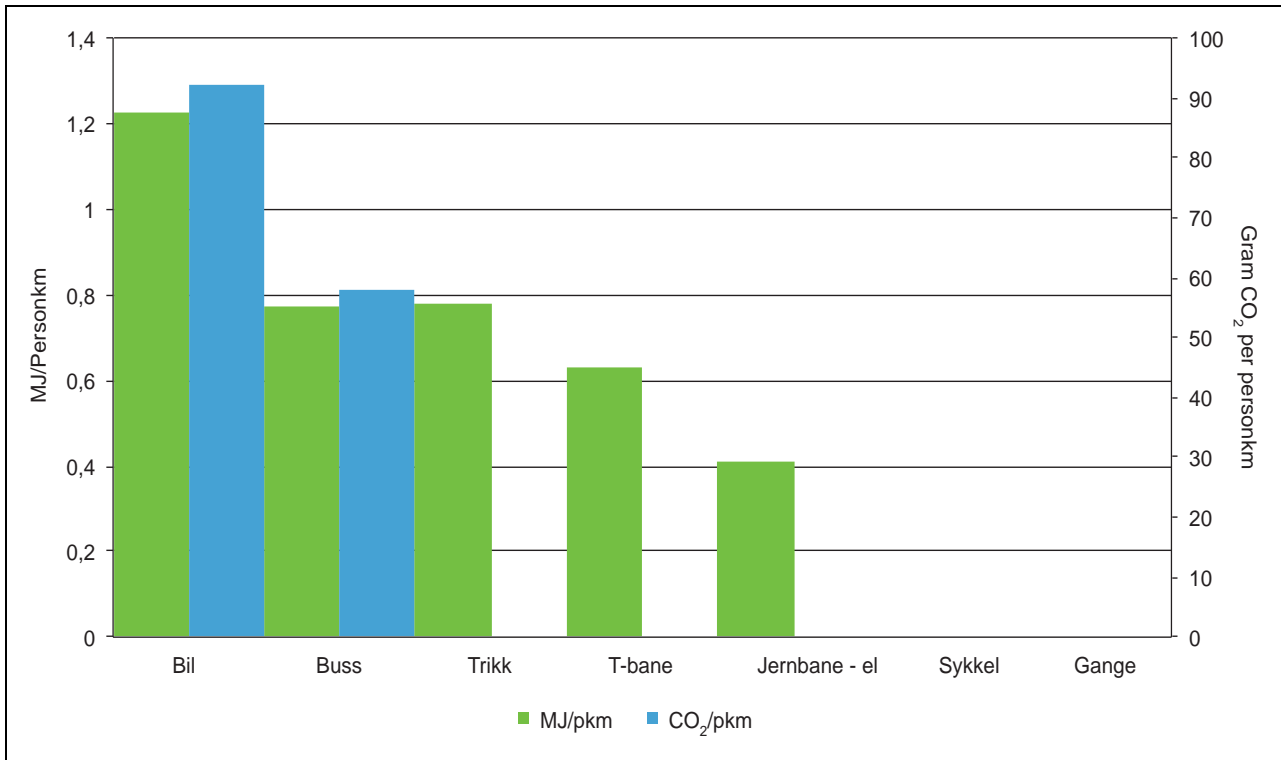
Enkelte klimatiltak i transportsektoren er relativt sett mer kostbare sammenliknet med tiltak i andre sektorer, hvis man ser på nytten av klimagassreduksjoner isolert. Det vil derfor være lønnsomt å satse på tiltak som har positive virkninger

også utover klimaeffekten. Jernbanetiltak gir mer effektive arbeidsmarkedsregioner, og godstransport på bane og kjøprising bedrer framkommeligheten i byene. Jernbanens hovedfortrinn er areal-effektiv transport med høy kapasitet, lav støy og ingen lokal luftforurensning. Sykkeltiltak kan bidra til økt fysisk aktivitet og dermed stor helseeffekt. Fortetting rundt knutepunkt og i sentrale områder vil ha klimaeffekt da det bygger opp under miljøvennlig transport. Slike tiltak kan samtidig være positive da de kan begrense inngrep i dyrket jord som følge av mindre behov for vegutbygging.

Det vil være stor variasjon for når ulike tiltak gir effekt i reduserte klimagassutslipp. Utvikling av jernbanetilbudet og FoU vil gi utslippsreduksjoner på lang sikt, mens for eksempel kjøprising og biodrivstoff vil ha en rask effekt i det nasjonale utslippsregnskapet. Regjeringen vil satse på tiltak som har effekt både på lang og kort sikt.

12.3.2.1 Transportmiddelfordeling og utslippstall

Regjeringens mål om at all vekst i persontransport i storbyområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange er et viktig element for å redusere klimagassutslippene.



Figur 12.4 Direkte utslipp og energiforbruk per passasjerkilometer for korte reiser.

Kilde: SSB rapport 2008/49: Energiforbruk og utslipp til luft fra innenlands transport og Samferdselsdepartementet

Boks 12.1 Klimaeffekt av økt sykkel- og gangandel

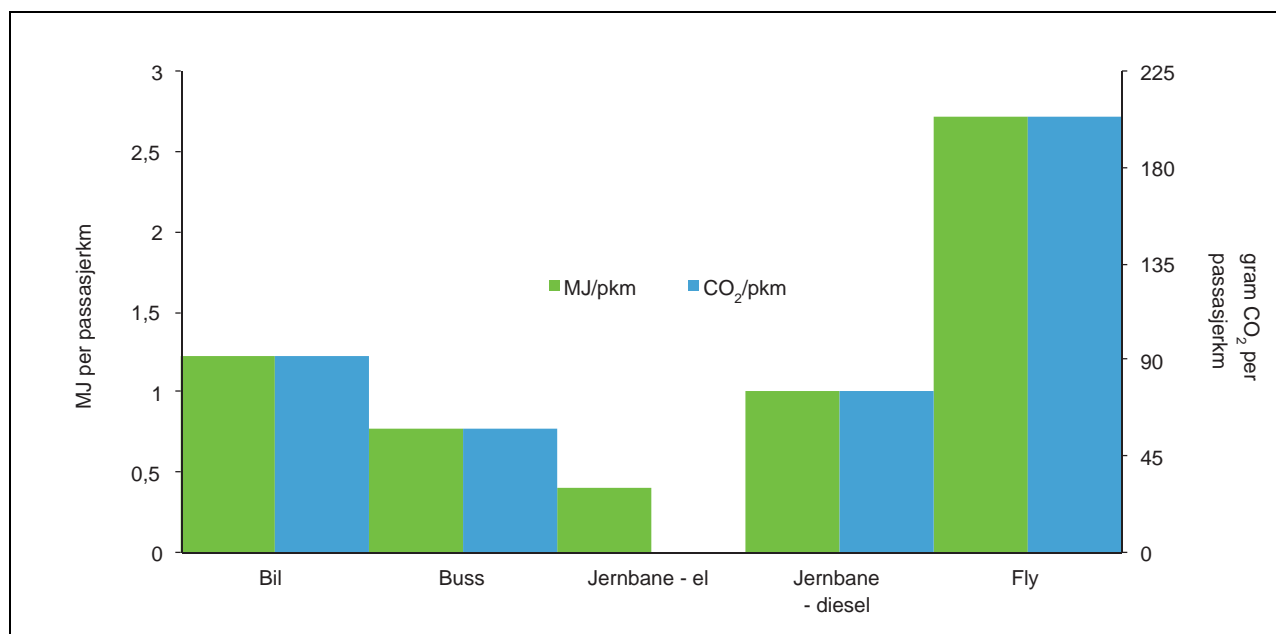
Høsten 2012 utviklet Civitas på oppdrag fra Samferdselsdepartementet en modell for å beregne reduksjon i klimagassutslipp ved ulike gang- og sykkelandeler (målt som andel av antall reiser). Dette er en del av rapporten «Klimaeffekt av økt sykling og gåing, og suksesskriterier for økt sykling». En dobling av dagens sykkelandel på landsbasis vil gi en akkumulert utslippsgevinst på mellom 390 000 og 540 000 tonn CO₂-ekvivalenter i perioden 2014–2023, avhengig av hvor lange bilturene som overføres til sykkel er.

Klimaeffekten av en dobling av sykkelandelen i perioden tilsvarer den akkumulerte effekten av en vekst til 100 000 elbiler i 2023 (490 000 tonn CO₂).

Dersom de fire største byene i Norge hadde hatt samme sykkelandel som København (23 pst.) fra 2014, ville dette representere en årlig reduksjon av klimagasser i overkant av 100 000 tonn sammenliknet med uendret sykkelandel. Dette tilsvarer en utslippsreduksjon fra personbiler på 2,5 pst. i perioden sammenliknet med uendret transportmiddelfordeling.

Dagens gangandel nasjonalt er 22 pst. Dersom de 14 byene som deltar i Framtidens byer oppnår 40 pst. gangandel innen planperioden, vil samlet akkumulert utslippsgevinst bli ca 200 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Årsaken til den moderate effekten er at disse byene i utgangspunktet har relativt høye gangandeler (de største byene har over 30 pst). Utrekninger der den nasjonale gangandelen øker til 40 pst. fram til 2023 gir en akkumulert utslippsgevinst på 750 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Beregningene forutsetter uendret sykkelandel.

Modellen beregner utslipp fra personbilbruk, totalt og endringer, og har tre beregningsmoduler, fra sykling eller gange, eller sum sykling og gange. Data fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) 2009 er lagt til grunn, samt SSBs kommunefordelte befolkningsframskrivinger fram til 2040 og teknologiutvikling/utslippsfaktorer (Klimakur 2020 med mer). Modellen omfatter alle daglige reiser kortere enn 100 km for personer fra og med 13 år.



Figur 12.5 Direkte utslipp og energiforbruk per passasjerkilometer for lange reiser

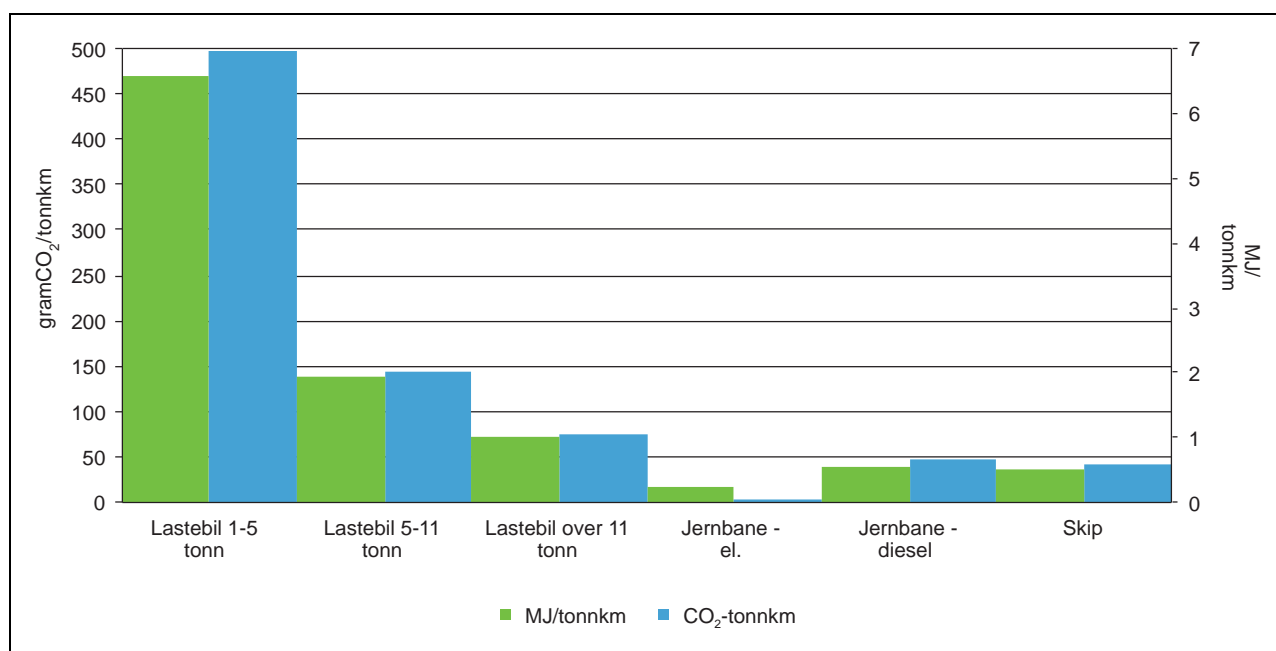
Kilde: SSB rapport 2008/49. Energiforbruk og utslipp til luft fra innenlands transport og Samferdselsdepartementet

Energiforbruk er tatt med i figurene ettersom det kan være utslipp forbundet med produksjon av energi.

Miljøeffekten er størst ved overgang fra bil til sykkel og gange. Overgang fra buss til sykkel og gange gir også betydelig klimaeffekt. Videre har buss i gjennomsnitt om lag 30 pst. lavere CO₂-utslipp enn bil per passasjerkilometer.

Lange reiser står for om lag 30 pst. av transportarbeidet. Figur 12.5 viser miljøegenskaper for ulike transportmidler.

Jernbanen har svært lave utslipp sammenliknet med andre transportformer. En viktig forutsetning for lave utslipp er at gods- eller persontransportomfanget er stort nok. Forbedringen i togtilbudet i InterCity-triangelet er ventet å gi en betydelig økning i antall reiser med jernbane og



Figur 12.6 Utslipp og energiforbruk per tonnkilometer

Kilde: SSB rapport 2008/49. Energiforbruk og utslipp til luft fra innenlands transport og Samferdselsdepartementet

mulige utslippsreduksjoner. Figur 12.6 sammenlikner transportformene gitt faktiske reisevaner. Å sammenlikne reelt konkurrerende transportformer på en spesifikk reisestrekning kan gi andre resultat.

Som det framkommer av figur 12.6 vil overgang av godstransport til jernbane isolert sett ha størst effekt, på både for klima og energiforbruk. Deretter kommer overgang til skip. For skip er det store variasjoner avhengig av seilingsfart, skipsstørrelse, fyllingsgrad, skipets gjenstående levetid og type last. Utslipp for fly er 2248 kg CO₂ per tonnkilometer (30,4 MJ). Dette er ikke vist i figuren av presentasjonsmessige hensyn.

Regjeringen vil legge til rette for å overføre gods fra veg til bane og sjø. En slik overføring er viktig for å redusere klimagassutslippene knyttet til godstransport. Dette er ikke minst viktig fordi vare- og godstransporten forventes å øke med 40 pst. fram mot 2030. Regjeringens godstransportstrategi er omtalt i kapittel 10.

Investeringer som gir økt andel godstransport på bane gir langt større klimagasseffekt enn investeringer rettet mot persontransport på bane. Sjøtransport har sin transportmessige styrke for frakt av tank og bulk, mens vegtransport har sin styrke for stykkgoods og korte massetransporter. For veg og jernbane er det spesielt konkurranseflater mellom de største byene. Distribusjonstransporten har høyere utslipp per tonnkilometer, men har ofte relativt korte distanser.

12.3.2.2 Transportmiddel og drivstoff med lavere klimagassutslipp

Utviklingen av alternativ teknologi har bidratt til forbedringer i transportsektoren, både når det gjelder fossilbaserte og alternative systemer. Utviklingen har imidlertid gått saktere enn antatt og er forbundet med høye kostnader. Dette understøtter behovet for tiltak som reduserer og omfordeler trafikken for å redusere utslippene.

Lavere utslipp fra biler

I klimameldingen har regjeringen satt som mål at gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler i 2020 ikke skal overstige 85 g CO₂/km.

Utslippene fra nye biler er redusert med over 27 pst. fra 2006 til 2012, fra 177 g CO₂/km til 130 g CO₂/km. Utviklingen skyldes sterke avgiftsincitiver, krav fra EU til bilprodusentene og gode rammevilkår for de minst miljøbelastende kjøretøyene.

Antallet el-biler på norske veger har økt raskt. Det er nå om lag 10 000 el-biler i Norge. El-biler har en rekke avgiftsfritak og fordeler som har bidratt til denne veksten, og skatte- og avgiftsletten for 2012 er på om lag 300 mill. kr. I tillegg kommer gratis bomring, parkering og tilgang til kollektivfelt.

Ved behandlingen av Klimameldingen vedtok Stortinget at dagens avgiftsfordeler for kjøp og bruk av rene nullutslippsbiler videreføres ut neste stortingsperiode (2017), så fremt antall rene nullutslippsbiler ikke overstiger 50 000. Avgiftsfordelene er viktige for å stimulere til overgang til el-bil over hele landet. Her ligger politikken fast ut neste stortingsperiode.

Stortinget vedtok videre at andre virkemidler for å fremme nullutslippsbiler, slik som fritak fra bom- og ferjeavgift, tilgang til kollektivfelt og gratis parkering, må ses i sammenheng med trafikkutviklingen i de store byene. I beslutninger om disse virkemidlene vil lokale myndigheters synspunkter veie tungt.

Transnova vil i perioden prioritere etablering av hurtigladestasjoner i takt med det økte salget av el-biler.

Biodrivstoff kan bidra til å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren. Klimaeffekten varierer fra null til over 90 pst. EU legger til grunn at biodrivstoff må ha 35 pst. utslippsforbedring for å kalles bærekraftig. I 2010 ble omsetningskravet satt til 3,5 pst. av årlig omsatt volum drivstoff til vegtrafikken. Regjeringen har avgjort at det nasjonale omsetningskravet for biodrivstoff opprettholdes på dagens nivå på 3,5 pst. også etter at bærekraftskriteriene trer i kraft. Dette er i tråd med klimameldingen og klimaforliket, der det er sagt at regjeringen vil øke påbudet om omsetning av biodrivstoff til fem pst. under forutsetning om at kriteriene for bærekraft er tilfredsstillende.

Biogass har god klimaeffekt og kan brukes av tyngre dieselmotorer. Kostnadene er høye sammenliknet med naturgass, og Transnova har gitt støtte til en rekke biogassprosjekt. Regjeringen vil legge fram en tverrsektoriell strategi for økt produksjon og bruk av biogass i tråd med klimaforliket.

Lavere utslipp fra tog

Klimagassutslippene fra jernbanedriften stammer i all hovedsak fra forbrenning av diesel på de ikke-elektrifiserte banestrekningene. Om lag 20 pst. av jernbanetrafikken (togkm) i Norge skjer med dieseldrevne tog. Elektrifisering reduserer klimagassutslippene, men har relativt høye kostnader

som klimatiltak alene. Elektrifisering er imidlertid positivt for gods på bane fordi det gjør det mulig å kjøre tyngre godstog. I tillegg øker framførings-hastigheten. I planperioden er det lagt opp til elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen. I tillegg vil det bli satt i gang en vurdering av elektrifisering av gjenværende dieselstrekninger på jernbanenettet.

Elektromotoren i lokomotiver er svært energi-effektiv, og ny teknologi reduserer netto energiforbruk ved tilbakemating av bremseenergi til kontaktledningsnettet. Nye godstog og persontog kan redusere forbruket med om lag 20 pst. gjennom tilbakemating avhengig av banestrekning og stoppmønster. Det er ventet at andelen godstog med tilbakemating vil øke betydelig fram mot 2018–2020.

Moderne persontog er imidlertid tyngre og bygget for høyere hastigheter, noe som gir høyere energiforbruk per personkilometer enn eldre tog. Økt trafikk gjør at totalt energibruk for jernbanen er ventet å stige i årene som kommer. Dette vil primært være økt strømforbruk som ikke har direkte klimagassutslipp nasjonalt.

Lavere utslipp fra fly

På kort sikt er fornying av flåten det viktigste tiltaket for å redusere klimagassutslippene fra flytransport. Det er også mulig å ettermontere støy- og utslippsreduserende teknologi på fly som er i bruk i dag. På lengre sikt er det nødvendig med en internasjonal organisering av luftrommet for værering og optimal hastighet. Det pågår i dag et prosjekt for å redusere drivstoffbruk og støy ved inn- og utflyging.

Det er ventet fortsatt vekst i flytrafikken framover, spesielt utenrikstrafikken. Dette skyldes spesielt fortsatt forventet vekst i fritidsreiser. Fritidstrafikken til utlandet med rute-fly er mer enn tredoblet mellom 1998 og 2009 (68 pst. innenriks). Avinors beregninger viser videre at de totale CO₂-utslippene fra norsk luftfart vil kunne stabiliseres fram mot 2025. Det forutsetter imidlertid at det iverksettes flere nye tiltak og virkemidler. Antatt reduksjon skyldes i stor grad flere seter per maskin og antatt bruk av biodrivstoff. Avinor har sammen med luftfartsbransjen tatt initiativ til et omfattende prosjekt som kartlegger alternativer for produksjon av andregenerasjons bærekraftig biodrivstoff til sivil luftfart i Norge.

Norge er ett av få land som har innført en egen CO₂-avgift på innenlands luftfart. Flyvninger til og fra lufthavner i Norge er dessuten omfattet av EUs kvotesystem. Kvotesystemet gir et tak på utslipp i

EØS-området, og innebærer dermed at økte utslipp fra Norge kompenseres gjennom reduserte utslipp andre steder. Klimameldingens ambisjon for luftfart er å fortsette arbeidet for å få inkludert luftfart i et bindende internasjonalt klimaregime.

Lavere utslipp fra skip

Bruk av naturgass i offshoreflåten, landstrøm for skip med lengre liggetid og innføring av miljøplaner for skip vil gi reduserte utslipp av miljøskadelige gasser, partikler og klimagasser.

Det er mange eldre skip i den norske nærskipfartsflåten. Energieffektive og miljøvennlige skip vil gi lavere transportkostnader og mindre utslipp til luft. Regjeringen vil stimulere til økt innovasjon og raskere innføring og bruk av miljøvennlige teknologier gjennom statens kjøp av sjøtransporttjenester. I riksferjedriften legges det opp til teknologinøytrale krav til utslipp.

Rammebetingelsene for en sikker, miljøvennlig og effektiv sjøtransport fastlegges i stor grad internasjonalt, og reguleres i stor utstrekning gjennom internasjonal rett.

Globale krav om å redusere klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart er etablert av FNs sjøfartsorganisasjon (IMO). Disse kravene er utformet som energieffektivitetskrav og trådte i kraft 1. januar 2013. Norge arbeider for at IMO etablerer ytterligere klimakrav til internasjonal skipsfart.

Det pågår flere utrednings- og pilotprosjekt for å tilrettelegge for batterielektrisk framdrift for ferjer.

12.3.3 Transnova

Transnova ble opprettet i 2009 og administreres av Statens vegvesen med årlige bevilgninger over statsbudsjettet.

Transnovas hovedmål er å bidra til å redusere CO₂-utslippene fra transportsektoren. Transnova har særlig fokus på pilot- og demonstrasjonsprosjekt.

Transnova gir støtte til prosjekt og tiltak som bidrar til å redusere bruken av fossile drivstoff med alternative drivstoff som gir lavere eller ingen CO₂-utslipp. Transnova har bl.a. utløst en rekke omfattende infrastrukturtiltak for alternative drivstoff. Regjeringen vil gjennom Transnova fortsette å bidra til å bygge ut denne type infrastruktur. Transnova støtter også prosjekt og tiltak som bidrar til overgang til mer miljøvennlige transportformer, og til å redusere det totale transportomfanget. Videre har Transnova en viktig rolle som kunnskapsformidler, og deltar på vegne

av Samferdselsdepartementet i ulike internasjonale samarbeid for å hjelpe fram nullutslippsteknologier innen transport.

Gjennom programmer i Norges forskningsråd og Transnova er det nå en kjede med virkemidler for utvikling av miljøvennlig energi til transportformål. Den grunnleggende og mer anvendte forskningen får støtte gjennom Norges forskningsråd, mens prosjekt som er relativt nær markedsintroduksjon kan få støtte gjennom Transnova. Det er utviklet et nært samarbeid mellom de to institusjonene der man er opptatt av hele kjeden, fra grunnforskning til ferdig utviklet produkt/tjeneste.

Samferdselsdepartementet har oppdatert Transnovas mandat. Oppgavene er i hovedsak som før. I tillegg har Transnova fått oppgaver knyttet til standardisering og koordinering av ny infrastruktur for alternative energiformer. Videre skal Transnova følge utviklingen i markedet for alternative teknologier og energiformer.

12.3.4 Energifondets betydning for transportsektoren

Som en oppfølging av Klimameldingen og klimaforliket blir det etablert en klimateknologisatsing som forvaltes av Enova. Enova skal etter dette fremme en miljøvennlig omlegging av energibruk og energiproduksjon og utvikling av energi- og klimateknologi. Transnova skal fortsatt være hovedvirkemiddelet for å fremme ny teknologi i transportsektoren. Det kan imidlertid være enkeltprosjekt knyttet til transportsektoren som kan få støtte fra Enova, bl.a. prosjekt som berører stasjonær energiforsyning. Prosjekt knyttet til landstrøm til skip og støtte til energieffektivt togmateriell er eksempler på prosjekt som har vært støttet av Enova innen transport.

12.3.5 Klimagassvirkninger av tiltakene i NTP

Klimagassutslippene fra transport kan reduseres gjennom en miljøvennlig transportmiddelfordeling og aktiv areal- og transportpolitikk. Nasjonal transportplan 2014–2023 er en infrastrukturplan og en plan for tiltak og virkemidler utover samferdselsinfrastruktur. Andre klimapolitiske virkemidler er nødvendig for å bidra til å redusere transportbehovet og redusere utslippene fra det enkelte kjøretøy, slik som areal- og transportplanleggingen, avgiftssystemet, øvrige tilskudd til kollektivtransport og restriktive virkemidler mot vegtrafikken.

Klimagassbudsjettet har som mål å gi en oversikt over klimagassutslipp som følger av investe-

ringene i Nasjonal transportplan 2014–2023. Så langt det er mulig er det forsøkt å gi anslag for endringer i utslippene som følge av nye prosjekt. Beregningene er usikre. Endringer i utslipp fra trafikk og utslipp i byggefasen til anleggene er beregnet for de foreslåtte prosjektene på veg og jernbane, jf. omtale av metode i kapittel 2.4. Beregningene viser at veg- og jernbaneutbyggingen i gjennomsnitt gir årlige utslipp som tilsvarer 1 pst. av vegtrafikkens årlige klimagassutslipp. Beregningene viser at klimagassutslippene fra drift og vedlikehold inklusive ferjedrift vil reduseres med 85 000 tonn per år ved utgangen av planperioden som følge av de nye vegprosjektene som er ferdigstilt innen 2023. Det er ikke beregnet klimavirkning av Avinors og Kystverkets investeringer.

Andre tiltak kan ha større virkninger. Dersom for eksempel målet om at ikke personbiltrafikken skal øke i byområdene nås, vil utslippene fra vegtrafikk kunne bli redusert med rundt 10 pst. Mindre utslippsintensive biler kan også redusere utslippene fra vegtrafikk i størrelsesorden 10 pst.

Utslipp som følge av endret trafikk

Transportetatene har beregnet at de foreslåtte jernbaneinvesteringene gir en årlig reduksjon i utslipp fra vegtrafikken på 102 500 tonn CO₂ i året fra slutten av planperioden, og at veginvesteringene gir en årlig økning på 77 000 tonn CO₂. Det er særlig godsprosjekt på jernbane som har stor virkning.

Utslipp fra bygging av infrastruktur

Etatene har beregnet at for hele planperioden vil det være utslipp på 272 000 tonn CO₂ ved bygging av de foreslåtte jernbaneprosjektene og 700 000 tonn CO₂ fra vegprosjektene, altså gjennomsnittlige årlige utslipp i planperioden på 22 700 tonn CO₂ og 70 000 tonn CO₂ for hhv. bygging av jernbane og veg.

Endringer som følge av andre tiltak på Samferdselsdepartementets område

Elektrifisering av Meråkerbanen og Trønderbanen vil gi 12 300 tonn CO₂-ekvivalenter per år reduserte utslipp fra jernbanen.

Transnova gir støtte til ladestasjoner for el-bil. Dette bidrar sammen med de andre el-bilfordelene til at det blir flere el-biler. Dersom det blir 50 000 elbiler og mesteparten av disse erstatter ordinære biler, får vi en reduksjon på rundt 20 000 tonn CO₂-ekvivalenter per år.

Det er lagt opp til kraftig økning i investeringer til sykkelveger. Det er vanskelig å beregne effekten av dette. Dersom sykkeltrafikken dobles får vi en akkumulert utslippsgevinst på mellom 390 000 og 540 000 tonn CO₂-ekvivalenter i perioden 2014–2023 (mellom 67 000 og 93 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2023), jf. boks 12.1.

Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. For å nå dette målet presenteres det i denne transportplanen et nytt rammeverk for helhetlig bymiljøavtaler, jf. kap. 9. Transportetatene har beregnet at nullvekst i bilturer i de ti største byområdene vil redusere utslippene fra vegtrafikken med 1 mill. tonn CO₂, dvs. 10 pst. av utslippene fra vegtrafikken.

Andre viktige tiltak

I klimameldingen har regjeringen satt som mål at gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler i 2020 ikke skal overstige 85 g CO₂/km. Basert på vurderinger gjort i forbindelse med klimameldingen kan dette gi en effekt på opp mot 1 mill. tonn årlig i 2020.

12.4 Ren luft og støy

Etappemål:

Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy.

I løpet av vinterhalvåret forekommer det overskridelser av timemiddel og årsmiddel for NO₂ (nitrogendioksid) i de store byene. For døgnmiddelkonsentrasjonen for svevestøv og NO_x-utslipp fra transportsektoren er situasjonen bedret de siste årene. Trondheim var den eneste byen med overskridelser av døgnmiddelkonsentrasjonen for svevestøv i 2011 og 2012. Støyplagen er redusert.

Tiltakene som foreslås vil bedre luftkvaliteten i byene gjennom at svevstøvnivåene reduseres. Særlig for NO₂ er det krevende å overholde grenseverdiene. Det er derfor behov for tiltak for å bedre den lokale luftkvaliteten. NO_x-utslippene for transportsektoren vil reduseres slik at bidraget til forurensning minker. For støy vil situasjonen være om lag uendret.

Støy og lokal luftkvalitet er regulert i forurensningsforskriften. Ved overskridelser plikter anleggseier å utarbeide handlingsplan og evt. sette i verk tiltak.

Regjeringen vil våren 2013 legge fram en stortingsmelding om folkehelse. Et trygt og helse-

fremmede miljø vil stå sentralt. Meldingen vil gjøre rede for statens ansvar og virkemidler for å fremme folkehelse i alle sektorer.

12.4.1 Svevestøv og NO₂

Dårlig luftkvalitet forekommer først og fremst i de største byene på vinterstid. Vegtrafikk er den viktigste årsaken til dårlig lokal luftkvalitet. Luftkvaliteten er vesentlig bedret de siste tjue årene, men det er fortsatt periodevis dårlig luftkvalitet langs vegnettet. Svevestøv kan medføre hjerte- og karsykdommer og økt dødelighet. Høye konsentrasjoner av svevestøv og NO₂ forverrer og øker forekomsten av ulike typer luftveislidelser. Selv lave konsentrasjoner over tid, kan gi negative helseeffekter.

For svevestøv er det satt i verk en rekke tiltak. Gjennom bl.a. piggdekkgebyr, miljøfartsgrense og vegrenhold/salting har svevstøvnivåene blitt kraftig redusert.

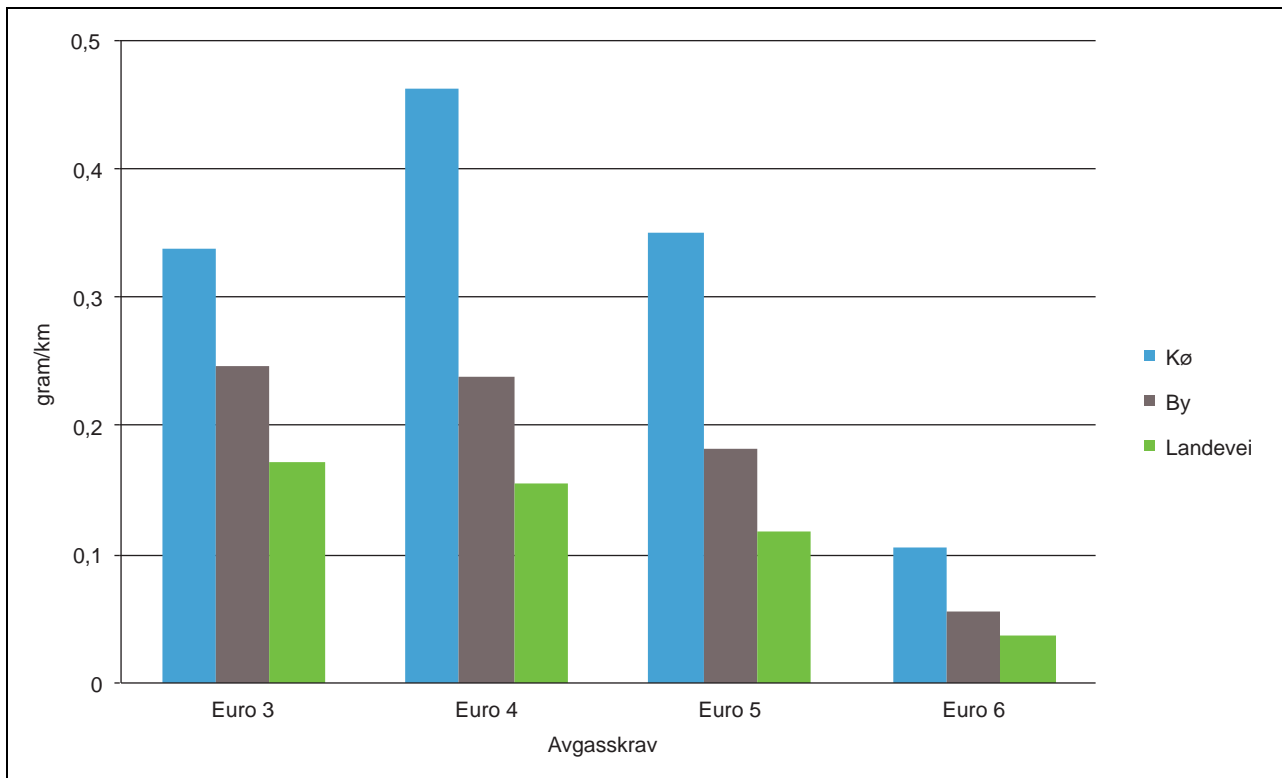
For NO₂-utslippene er det ikke samme positive utvikling. Det var overskridelser i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim i 2011 og 2012.

De økte NO₂-utslippene har kommet til tross for strengere Eurokrav til utslipp av NO_x. Om lag halvparten av NO₂-utslippene kommer fra tunge kjøretøy. Analyser fra TØI og NILU (TØI/NILU rapport 1168/2011) viser at også nyere dieserbiler er en vesentlig kilde og at NO₂-nivået i norske byer vil stige til 2015 for deretter å reduseres. Fra 2012 ble det innført en NO_x-komponent i engangsavgiften som har bidratt til å vri en større andel av nybilsalget mot bensinbiler.

Køprising er det mest effektive og treffsikre virkemiddelet for å redusere NO₂-utslippene i byene. Hovedformålet med kjøprising er å regulere trafikken for å redusere lokale kø- og miljøproblemer i det aktuelle byområdet. I en kjøprising kan takstene eksempelvis differensieres over døgnet og mellom soner. Takstene kan også graderes etter kjøretøytyper, for eksempel Euroklasser, slik at kjøretøy med høye utslipp betaler mer enn kjøretøy med lave utslipp. Køprising gir også jevnere fart som også bidrar til bedre luft. Figur 12.7 viser at kjøretøy i kø slipper ut omtrent dobbelt så mye NO₂ som i bykjøring.

Euro 6-kravene innføres fra 2014. Utslippsegenskapene er foreløpig noe usikre, men de første testene tyder på at det blir en stor forbedring for NO₂ når disse bilene fases inn.

I perioder med spesielt dårlig lokal luftkvalitet kan kommuner og regionvekkontor vedta midlertidige tiltak. Byområder med bompenggeinnkreving kan også øke bompengetakstene midlertidig



Figur 12.7 NO₂-utslipp fra personbiler ved køkjøring, bykjøring og landevegskjøring ved ulike Euro-klasser av biler (g/km).

Kilde: TØI-rapport 1216/2012 og Samferdselsdepartementet

i perioder med overskridelse av grenseverdiene etter forurensningsforskriften, eller når det er fare for slik overskridelse.

Kommunene skal, som lokal luftforurensningsmyndighet, sammen med staten sørge for at bestemmelsene om lokal luftkvalitet overholdes. Dagens virkemidler for svevestøv vil bli videreført med mindre endringer. Ved å innføre virkemidler som køprising vil NO₂ problemene reduseres. Tiltak for å få større overgang fra personbil til bane, sykkel og gange i byene kan også gi effekt på lokal luftforurensing. Større andel el-biler har også en positiv effekt.

12.4.2 NO_x

NO_x-utslipp fører til forsuring og overgjødning av innsjøer og omdannes til NO₂ som skaper lokale luftproblemer. Vegtrafikk sto i 2011 for 21 pst. av NO_x-utslippene, mens innenriks sjøfart og kysttrafikk sto for 15 pst. Utslippene fra vegtrafikk har blitt redusert med 43 pst. fra 1999 til 2009, pga. gasskrav. Miljødifferensiert vektårsavgift bidrar også til reduserte utslipp. I tillegg er det, fra og med 2012, innført en NO_x-komponent i engangsavgiften.

Ferjeselskapene og Hurtigruten ASA er medlemmer av NO_x-fondet som gjennom miljøavtalen mellom Miljøverndepartementet og næringsorganisasjonene har forpliktet seg til å gjennomføre tiltak som reduserer de årlige utslippene med 16 000 tonn innen 2017. Virksomheter som er tilsluttet NO_x-fondet er fritatt for avgift på utslipp av NO_x. Bruk av LNG, flytende naturgass, i ferjer gir 90 pst. reduksjon i NO_x-utslippene og reduserte klimagassutslipp. I 2013 vil 13 gassferjer være i drift i riksvegnettet og fire på fylkesvegnettet. I tillegg til dette pågår det et antall utrednings- og pilotprosjekt for å tilrettelegge for batterielektrisk framdrift. Utslippene fra kystfart er redusert med 23 pst. fra 1990 til 2011.

12.4.3 Støy

Vegtrafikk er den største kilden til støyplager i Norge i dag. Økningen i trafikken de siste årene, samt fortetting i byområder, har ført til at antall personer som er plaget av støy har økt. Om lag 1, 5 mill. nordmenn er utsatt for gjennomsnittlige støynivåer som overstiger anbefalte verdier på 55 dBA. Støyplagen fra luftfart og jernbane er redusert det siste tiåret, og det er forventet ytterligere reduksjon i planperioden som følge av mer stille-

Boks 12.2 Miljøvennlig drivstoff og elektrisitet til marine fartøy

Å ta i bruk nye drivstoff-teknologier og nye typer drivstoff kan redusere flere miljøproblemer forbundet med marine fartøy.

Nye internasjonale utslippskrav, spesielt svovelkravene fra 1. januar 2015, pålegger alle skip i SECA (Sulphur Emmission Control Area) å bruke drivstoff med et svovelinnhold mindre enn 0,1 pst. Dette er en viktig årsak til at norske myndigheter vil tilrettelegge for bruk av LNG som drivstoff.

Norge er verdensledende innenfor bruk av LNG, flytende naturgass, som skipsdrivstoff. LNG er et godt alternativt til tungolje. Bruk av LNG reduserer klimagassutslippene med om lag 15–25 pst. avhengig av teknologiske parametre. Utslippene kan reduseres ytterligere med effektiv skipsdesign. Utslipp av NO_x reduseres med 90 pst., partikkelutslipp reduseres med 95 pst., mens svovelutslipp fjernes helt.

For de fleste kommersielle maritime aktører vil en overgang til alternative drivstoff være økonomisk krevende. Det finnes imidlertid deler av sjøtransporten der offentlige myndigheter har gode virkemidler tilgjengelig. For ferjer og hurtigbåter finnes det mange samband der både seilingsmønster og virkemidler kan tilrettelegges for bruk av alternative drivstoff – medregnet elektrisitet. Som en oppfølging av Klimaforliket skal Transnovas mandat omfatte støtte til LNG, og fortsatt kunne omfatte støtte til landstrøm.

Det finnes i dag omtrent 70 ferjesamband med kortere overfartstid enn 20 minutter. Dette

gjelder både statlige, men i hovedsak fylkeskommunale samband. Sambandene kan være velegnet for elektrifisering, ut fra rent klimamessige vurderinger og hvor kunnskaper ervervet gjennom utviklingskonkurransen på Lavik-Oppedal kan komme til anvendelse. Klimaeffekten av elektrifisering vil være god siden elektrisitetsbruk medfører lavere CO₂-utslipp enn forbruk av diesel og LNG. Dessuten har batterielektriske løsninger vesentlig høyere energiutnyttelse enn konvensjonelle motorer. I tillegg er effekten på svovel-, NO_x- og partikkelutslipp bedre for skip enn for elektrifisering av landtransport siden skip per i dag har svakere utslippsreguleringer enn kjøretøy.

Utlysning av en utviklingskontrakt om den mest energi- og miljøeffektive ferjen på strekningen E39 Lavik – Oppedal er et ledd i regjeringens satsing på å redusere klimautslippene. Innen ferjedriften er dette en ny kontraktsform for utvikling av ny teknologi i et anbudssystem. Konkurransen ble ikke bundet opp mot teknologi, og er et viktig signal til verftsnaeringen og til virksomheter som leverer varer og tjenester til verftsnaeringen. Konkurransen ble høsten 2012 avgjort, og fra 2015 vil én av tre ferjer som trafikkerer sambandet Lavik-Oppedal være elektrisk drevet. Det er verdens første elektrisk drevne ferje av denne størrelsen.

gående fly, lokomotiv og vogner. Ved hjelp av ny teknologi forbedres flyoperative prosedyrer for å lede flyene over mindre støyfølsomme områder.

Støy i bomiljø kan ha en rekke negative virkninger på menneskers helse og trivsel, bl.a. forstyrrelse av kommunikasjon, konsentrasjon, hvile og søvn. Det er også flere undersøkelser som viser en sammenheng mellom trafikkstøy og risiko for forhøyet blodtrykk og hjerte-karsykdom. De siste levekårsundersøkelsene viser at 5 pst. av befolkningen har søvnproblemer grunnet støy, og vegtrafikk er den vanligste årsaken til slike plager. Regjeringen vil arbeide for å få på plass et mål for nattestøy. Som grunnlag for dette har Folkehelseinstituttet og berørte etater utviklet en måleindikator for nattestøy.

Det skal legges vekt på miljøhensyn ved fastsetting av fartsgrenser på vegnettet. Lavere has-

tighet gir reduksjon i støy fra kjøretøyene (ca. 1–2 dBA per 10 km/t) avhengig av tungtrafikkandelen. I enkelte tilfeller kan det derfor være aktuelt å redusere skiltet hastighet. Dette gjelder for eksempel i områder med store støyplager, og der fysisk støyskjerming er kostbar.

Regjeringen vil fortsette innsatsen knyttet til tiltak på den enkelte bolig eller støyskjermer/voller for å oppfylle forurensningsforskriftens krav til innendørs støy. Langs strekninger med tett bosetting har kilderettede tiltak vist seg å være mest effektive.

Kilderettede tiltak bidrar til redusert støy, for eksempel støysvake bildekk, vegdekker, kjøretøy, skinnesliping, fornyelse av kryssingspunkt og signalanlegg for jernbane og varslet ny teknologi for bremseklosser til godstog. Statens vegvesen har gjennomført forskning om støysvake vegdekker i

mange år, men mangler fortsatt erfaringsgrunnlag for å bedømme bestandighet og varighet for støysvake vegdekker, støyeffekt tatt i betraktning. Forskningen viser at porøse støysvake vegdekker ikke er egnet i norsk klima, men at finkornede, tette vegdekker kan gi noe støyreduksjon. Bruken av slike dekker må bl.a. avveies når det gjelder sikkerhet, slitestyrke og kostnader. Statens vegvesen arbeider for strengere internasjonale krav til dekk og kjøretøy. Regjeringen vil opprettholde innsatsen for å redusere støyen knyttet til den enkelte kilde.

12.5 Dyrket jord

Etappe mål:

Begrense inngrep i dyrket jord.

Økt bilhold og befolkningsvekst gir sterkt press på arealene, bl.a. på dyrket jord. 3 pst. av landarealet i Norge er jordbruksareal, og under en tredel av dette er kornareal. Det er et politisk mål å begrense den årlige omdisponeringen av dyrket jord. Regjeringen har videreført målet om en årlig omdisponering på under 6 000 daa dyrket mark, jf. Meld. St. 9 (2011–2012) Landbruks- og matpolitikken. Tallene for omdisponering av dyrket jord i 2012 ser ut til å bli de laveste siden registreringen startet i 1976. Foreløpige tall viser at 6 270 daa dyrket jord ble omdisponert til andre formål enn landbruk i 2012.

Forventet omdisponering av dyrket jord som følge av riksvegprosjekt er kraftig redusert i perioden 2010–2013 sammenlignet med perioden før. I 2010 ble i alt 1895 daa dyrket jord omdisponert til samferdselsformål. Offensiv satsing på veg- og jernbaneprosjekt i denne planen medfører til sammen inngrep i gjennomsnittlig 750 daa dyrket jord per år i perioden.

I tillegg til det som går tapt som direkte følge av vegutbygging, er det også viktig å ta hensyn til det indirekte presset på det omkringliggende arealet. Dette tas det hensyn til i planarbeid, ved valg av traseer og utbyggingsløsninger. Ved at det allerede i dag vurderes lavere utbyggingsstandard der det er store konflikter med jordvern, vil graden av inngrep kunne begrenses.

Eksisterende lovverk og planprosesser åpner også for å benytte kompensasjon som tiltak. Kompensasjonstiltak er prøvd ut i dag, i tilfeller der det ikke har vært andre mulige alternativer. Kompen-

sasjon i denne sammenheng handler ikke om økonomisk kompensasjon, men om å kompensere fysisk for viktige verdier og funksjoner i jordbruksområder som går tapt. Dette kan gjøres ved helt eller delvis å opparbeide andre arealer som kan erstatte den matproduksjonsfunksjonen som de berørte arealene hadde. Foruten at det er knyttet stor usikkerhet til kostnadene ved kompensasjonstiltak, er det en risiko for at metoden ikke gir de samme verdifulle funksjonene som kvalitetene i det opprinnelige området hadde. Det er behov for mer informasjon og eksempler som kan vise hvordan eventuelle kompensasjonstiltak kunne organiseres og hva det ville koste.

Transportetatene og Avinor skal være aktive rådgivere i regionale planprosesser for å se større områder og arealer i sammenheng, og for igjen å synliggjøre både alternativer og konsekvenser av valg som berører dyrket jord. Ordningen med ekstern kvalitetssikring (KS1) skal i planperioden fortsatt brukes for å synliggjøre direkte og indirekte konsekvenser for dyrket jord. 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. Hensynet til dyrket jord skal også inngå i etterundersøkelser av større prosjekt. Valg av utbyggingsstandard har stor betydning for jordvernkonflikter i forbindelse med anleggene. I vegnormalene fra 2008 er det lagt opp til at det bør brukes lavere utbyggingsstandard der det er store konflikter med naturmangfold, jordvern, kulturminner eller andre verneformål.

Plan- og bygningsloven er et av de viktigste verktøyene for å sikre dyrket jord for framtidig matproduksjon. Kommunene og fylkeskommunene har en sentral rolle med å ivareta jordvernens hensyn ved å begrense omdisponering av de mest verdifulle jordressursene. Se også omtale av arealbruk i kapittel 9.4.

Det vil i helhetlige bymiljøavtaler med byområdene stilles krav om en arealpolitikk som bygger opp under økt kollektivandel, sykkel og gange, nærmere omtalt i kapittel 9. Fortetting i sentrale områder er ofte nødvendig for god tilrettelegging for miljøvennlig transport. Ved slik fortetting må det være høy utnyttelsesgrad. Fortetting i sentrumsnære områder og rundt trafikkknutepunkt kan være positivt for bevaring av dyrket jord fordi det begrenser behovet for ytterligere vegutbygging.

12.6 Naturmangfold

Etappe mål:

Bidra til å redusere tapet av naturmangfold.

Transportinfrastruktur og trafikk kan gi negative virkninger på naturmangfoldet. I samsvar med nasjonale mål vil regjeringen gjennom ulike tiltak redusere de negative virkningene. Ved planlegging og anlegg av nye samferdselsprosjekt, samt ved drift av eksisterende anlegg skal naturmangfoldlovenes kapittel II legges til grunn. Man skal sikre at det blir tatt særlige hensyn til verneområder, prioriterte arter, utvalgte naturtyper og annen truet eller verdifull natur gjennom alle planfaser, byggefasen og ved drift og vedlikehold av transportnett, jf. Norsk rødliste for naturtyper og arter som er truet. Utarbeiding av handlingsplan for transportsektoren skal inngå som en del av dette.

Bygging av nye samferdselsanlegg vil kunne føre til store endringer i landskapet. Den europeiske landskapskonvensjonen trådte i kraft i 2004 og målene i konvensjonen skal legges til grunn ved planlegging av nye samferdselsanlegg. Videre skal sektoren minimere negative påvirkningsfaktorer på naturmangfold, bl.a. innførsel og spredning av fremmede og skadelige organismer, forurensning, fragmentering og endret arealbruk mv.

Utbygging av infrastruktur kan medføre tap av leveområder, barrierevirkninger, økt faunadødelighet, forstyrrelse og spredning av fremmede organismer. I prosjekt der det er umulig å unngå store negative konsekvenser for naturmiljø, kulturmiljø og landskapsbilde skal det gjennomføres avbøtende tiltak. Før- og etterundersøkelser (etter 5 og 10 år) skal inngå som en integrert del av prosjektene. Naturmangfoldloven åpner for at det kan kreves kompensasjon i forbindelse med inngrep i vernede områder og utvalgte naturtyper. Den alminnelige vilkårlæren åpner for at kompensasjon kan settes som vilkår også etter annet lovverk. Kompensasjon i denne sammenheng handler ikke om økonomisk kompensasjon, men om å kompensere fysisk for viktige naturverdier og funksjoner i naturområder som går tapt. Dette kan gjøres ved helt eller delvis å opparbeide andre arealer som kan erstatte den naturfunksjonen eller naturverdiene som de berørte arealene hadde. Eventuelle nye områder bør sikres juridisk, slik at det blir en reell tilførsel av naturområder.

Økologisk kompensasjon av et naturområde kan omfatte både større skjøtselstiltak, vern av nye områder, restaurering av forringete miljøer og

etablering av nye habitater. Dette kan eventuelt omfatte tiltak både tett inntil inngrepet og kompensasjonstiltak i andre områder. For at kompensasjon skal være vellykket, må det nye området oppnå og opprettholde like god naturtilstand og ivareta liknende økologiske funksjoner som det området som gikk tapt. Slik kompensasjon bør ikke vurderes før alle andre alternativer og tiltak for å unngå og begrense skade på de aktuelle arealene er vurdert.

Naturmangfoldloven og kulturminneloven har klare bestemmelser som skal sikre at beslutninger om inngrep ikke vedtas før konsekvensene for natur- og kulturmiljøet er klarlagt. I vegnormalene fra 2008 er det lagt opp til at det bør brukes lavere utbyggingsstandard der det er store konflikter med naturmangfold, jordvern, kulturminner eller andre verneformål.

Veg- og jernbaneprosjekter som planlegges ferdigstilt i perioden medfører inngrep eller nærføring til områder vernet med hjemmel i naturmangfoldloven. Vegprosjekt medfører inngrep i 94 daa naturreservat og 80 daa nasjonalpark/landskapsvernområde. Jernbaneprosjekt medfører inngrep i 76 daa naturreservat. Konflikter med verneområder skal i størst mulig grad unngås. I tilfeller der et prosjekt berører et vernet område, må det søkes om dispensasjon etter naturmangfoldloven.

Både Jernbaneverket og Statens vegvesen har kartlagt konflikter mellom transportnett og naturmangfold. Det er per i dag kartlagt om lag 250 konflikter mellom riksveg og naturmangfold, og det planlegges å utbedre 89 av disse i perioden. En rekke konflikter lar seg ikke utbedre, fordi konflikten nettopp skyldes vegens beliggenhet i landskapet. Eksempel på dette er at vegen ligger inntil et lakseførende vassdrag eller et verneområde, eller at habitater har blitt ødelagt eller delt. Langs jernbane utbedres 425 av de registrerte 450 konfliktene i perioden. De fleste konfliktene langs jernbane er forbundet med bruk av kjemiske plantervernmidler i sideterrenget og annen drift og vedlikehold av jernbanen. De 25 resterende konfliktene er særlig utfordrende å utbedre, for eksempel der jernbanelinjen har negativ påvirkning på fuglelivet i naturreservat pga. støy. Avinor kartlegger naturmangfoldet ved lufthavnene. Kartleggingene følges opp med forvaltningsplaner.

For å øke kunnskapen om effekter av inngrep i naturområder og konsekvenser for naturmangfold som følge av samferdselsutbygging bør det satses mer på forskning på dette feltet framover. Samferdselsdepartementet vil vurdere oppfølging

av dette ved revisjon av forskningsstrategien som skal gjelde for perioden 2015–2019. For eksempel er det liten kunnskap om hva arter tåler, konflikter med småvilt, insekter, og effekt av tiltak. Det er også behov for å utvikle effektive bekjempelsesmetoder for fremmede arter.

Påkjørsler av dyr er et omfattende problem på både veg og bane. Sikkerhetsmessig er problemet størst på veg, men i begge transportformene er dette et problem med tanke på dyrevelferd, økonomiske konsekvenser, trafikkavvikling og menneskelige belastninger ved påkjørsler. Jernbaneverket har utarbeidet en handlingsplan for å redusere omfanget av dyrepåkjørsler med tog. Planen vil bli revidert i forbindelse med utarbeiding av etatens handlingsprogram. I Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg er forebygging av dyrepåkjørsler et av flere tema. For å styrke arbeidet mot dyrepåkjørsler vil en bedre samordning mellom ulike aktører være hensiktsmessig. Jernbaneverket og Statens vegvesen vil derfor bli bedt om å opprette et tverrsektorielt råd mot dyrepåkjørsler ledet av Vegdirektoratet.

12.7 Miljøhensyn i drift og vedlikehold

Drift og vedlikehold av infrastrukturen kan komme i konflikt med naturmangfold, drikkevann, grunn og landbruk. I tillegg er drift og vedlikehold viktig for lokal luftkvalitet. Eksempler på konfliktområder er innførsel og spredning av fremmede og skadelige organismer for eksempel gjennom vegetasjons- og massehåndtering.

Vinterbrøyting over høyfjellsoverganger fører til oppsplitting av bl.a. villreinens leveområde, og følges opp der det er aktuelt. Hensynet til villreinen skal fortsatt prioriteres i villreinområdene. Pågående prosjekt i regi av Statens vegvesen om villrein og kryssing av rv 7 på Hardangervidda evalueres i 2014.

Etatene vil i samarbeid med berørte fylkesmenn, kommuner og grunneiere fortsette sin innsats for å bekjempe fremmede arter. Det kan også være strekninger langs vegnettet med truede eller verdifulle naturtyper eller arter som krever ekstra aktsomhet. Før utlysning av driftskontrakter, og ved fornying av disse skal det gjennomføres forundersøkelser av naturmangfold som grunnlag for innarbeiding av naturhensyn i driftskontraktene, samt stikkprøvemessige revisjoner ved sårbare naturverdier.

Avrenning av vegsalt, metaller og organiske miljøgifter kan gi miljøeffekter som saltsjiktning og biologiske effekter på vannlevende organismer.

Mange innsjøer langs vegnettet har problemer med saltsjiktning og oksygenfritt bunnvann, og problemet er svakt økende. I tillegg påvirker salt drikkevann, grunn og vegetasjon langs vegnettet, i tillegg til at det oppstår rustskader på transportmidler. Disse problemene skyldes mer enn målkonflikten mellom framkommelighet og trafikksikkerhet på den ene siden og miljø på den andre siden. Det er ofte bedriftsøkonomisk lønnsomt for entreprenøren å bruke salt framfor mekanisk fjerning av snø og is. Gjennom oppfølging, tiltak og utvikling av skånsomme driftsmetoder vil transportetatene bidra til minst mulig negativ påvirkning av vannkvaliteten i sårbare områder.

Statens vegvesen avsluttet prosjektet Salt SMART høsten 2012. Prosjektet har klassifisert vegnettet i miljøsoner på grunnlag av tålegrenser og saltpåvirkning. Ut fra dette er det opparbeidet kunnskap om optimale oppgjørsformer, krav og driftsmetoder for god vinterdrift i lys av hvilken aktør som bærer risikoen. Statens vegvesen vil benytte denne kunnskapen ved utforming av yremiljøplaner og konkurransegrunnlag for driftskontraktene.

Salt SMART har økt kunnskapen om tålegrenser for uopprettelig skade for mange naturverdier, men det må fremdeles kartlegges miljøvirkninger for grunnvann. Tiltak for å redusere saltbruk kan i noen tilfeller ha en raskt reparerende virkning i tillegg til preventiv virkning. Der saltbruk truer tålegrensen for naturtyper og arter må trafikksikkerheten eventuelt opprettholdes på flere måter, for eksempel ved lavere skiltet hastighet.

Vannforskriften skal bl.a. følges opp ved at transportetatene gjennomfører nødvendige tiltak i alle relevante vannforekomster innen 2020. Det skal også arbeides videre med utvikling av skånsom anleggsdrift og renseløsninger. Vannets friegang skal opprettholdes og avbøtende tiltak utformes i tråd med dette. Videre skal ikke den kjemiske belastningen ved avrenning fra veger og lufthavner være høyere enn at nasjonale mål om giftfritt miljø og redusert kjemikalieutslipp tilfredstilles.

Statens vegvesen har utviklet et rapporteringssystem som beskriver hvor mange innsjøer beliggende nær veg som har en utilfredsstillende kjemisk standard. Det skal foretas årlige målinger i innsjøer med høy forurensning. I de årlige budsjettproposisjonene gis det en kvalitativ omtale av status for innsjøene og eventuelle tiltak for å bedre situasjonen.

Når det gjelder sjøtransport er det fortsatt utfordringer knyttet til ballastvann og akutte utslipp av olje og (kapittel 14.9). Den norske bal-

lastvannforskriften trådte i kraft 1. juli 2010. Denne gjennomfører deler av IMOs ballastvannkonvensjon, herunder krav om hvor og hvordan ballastvann skal skiftes ut for å redusere risikoen for introduksjon av fremmede arter. Risikoen ved operasjonelle utslipp av ballastvann vil reduseres ytterligere når ballastvannskonvensjonen trer i kraft. Konvensjonen innebærer at det vil bli stilt krav om installering av renseanlegg for ballastvann om bord på nye og eksisterende skip etter en innfasingsplan.

12.8 Kulturminner

Riksveginvesteringer i planperioden fører til inngrep i 413 kulturminner, 335 daa kulturmiljøer og i 1 380 daa regionalt eller nasjonalt viktig kulturlandskap. Jernbaneprosjektene vil gi inngrep i 79 kulturminner, 844 daa kulturmiljø og 217 daa kulturlandskap.

Transportetatene vil bidra til å redusere inngrep og nærføring til kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap ved å ta hensyn til disse verdiene ved planlegging, bygging og drift, samt ved å ivareta objektene i etatenes og Avinors verneplaner.

Transportetatene og Avinor har utarbeidet landsverneplaner hvor formålet er å verne et utvalg kulturminner som dokumenterer viktige deler av samferdselshistorien. Slike planer skal også danne grunnlag for forvaltning av transportetatenes egne kulturminner. Objektene i verne-

planene vil bli ivaretatt, også objekter med ukjent eierskap, bl.a. ved å utarbeide forvaltningsplaner og skjøtselsplaner. Transportetatene vil være pådrivere for at også objekter som ikke er i statlig eie blir ivaretatt.

Det er et mål at kystens kulturarv blir tatt i bruk som en økonomisk, sosial, kulturell og miljømessig ressurs. Regjeringen ønsker at fyreieendommene skal brukes mer enn i dag, ikke bare for å ivareta verneforpliktelsen («vern gjennom bruk»), men også fordi eiendommene representerer en enestående kombinasjon av kultur og natur som bør gjøres mer åpen for allmennheten.

12.9 Arkitektur

Funksjonelle og attraktive omgivelser, hvor helhet og detaljer i utformingen er godt ivaretatt, krever en bevisst holdning til arkitektur og landskap. For å følge opp regjeringens arkitekturpolitikk «arkitektur.nå» vil transportetatene bruke god arkitektur som virkemiddel for å skape omgivelser som oppleves som attraktive, stedstilpassede og bærekraftige. For å sikre god arkitektonisk kvalitet og bærekraftige løsninger, særlig i møte med økt vekst i byer og tettsteder og klimaendringer, utvikler transportetatene strategier for arkitektonisk kvalitet. Her legges det vekt på miljøhensyn, livsløpstenking og tilpasning til eksisterende natur- og kulturmiljøer.

13 Universell utforming – alle skal med



Figur 13.1 Universelt utformet kryss ved Nenset, Skien.

Foto: Ida Stenbråten Harildstad

Transportsystemet skal være universelt utformet.

Regjeringen vil:

- Øke satsingen på tiltak for å få et mest mulig tilgjengelig og universelt utformet transportsystem.
- Bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet, slik at transportsystemet i så stor grad som mulig kan benyttes av alle. Øke kompetansen om universell utforming av reisekjeden i alle ledd.
- Prioritere utbedring av kryss og sikring av kryssingspunkter for fotgjengere og syklister.
- Prioritere drift og vedlikehold av gangarealer langs riksveger.
- Prioritere vinterdrift som gir sammenhengende kvalitet på gangnettet, på tvers av forvaltningsnivåene.
- At framkommelighet, tilgjengelighet og sikkerhet for fotgjengere ved anleggsarbeid skal bedres.
- At tiltak som sikrer universell utforming vurderes innarbeidet ved ordinære vedlikeholds- og utbedringsprosjekt.
- At knutepunkt, veg- og gatesystemer skal ha en logisk og «lesbar» utforming, skilting og merking på tvers av forvaltningsnivåene.
- At en nasjonal reiseplanlegger med informasjon om egenskaper ved holdeplasser og knutepunkt skal etableres og videreutvikles.

13.1 Utfordringer

Mesteparten av transportsystemet ble bygget før det var krav om universell utforming. Noe er utbedret de siste årene, men fremdeles er behovet for oppgraderinger og ombygginger omfattende. Tilrettelegging for trinnfri overgang fra perrong og kaianlegg inn i buss, tog og fartøy byr på forvaltningsmessige utfordringer, i tillegg til at det kan kreve store ressurser. Barrierene i transportsystemet oppstår ofte i overgangen mellom de forskjellige forvaltningsnivåene stat, fylkeskommune og kommune. Skal transportsystemet bli universelt utformet, må de ulike aktørene gå inn i forpliktende samarbeid og benytte felles standarder for hvordan tiltak skal utformes.

Bestemmelser, som sikrer universell utforming av transportmateriell og infrastruktur er innført på de fleste områder, oppgradering innenfor statens ansvarsområde er igangsatt, og kommuner og fylkeskommuner stimuleres til tiltak gjennom en egen tilskuddsordning. Ny infrastruktur, terminaler og transportmidler bygges etter krav om universell utforming.

Skal reisekjeden bli universelt utformet må kompetansen om hva dette innebærer heves i alle ledd. Drift av knutepunktet, holdeplassen og gangvegen må holde høy standard hele året. Framkommelighet, tilgjengelighet og sikkerhet for fotgjengere ved anleggsarbeid må bli bedre. Der fotgjengere og syklistene blir berørt av vegarbeid, er det viktig at anleggsområdet sikres med henblikk på barn og personer med funksjonshemninger. For mange er det vanskelig å få med seg nødvendig informasjon før og under reisen.

13.2 Mål om universell utforming

Transportsystemet skal i så stor grad som mulig kunne benyttes av alle, i alle aldre og med ulike forutsetninger.

Etappemål for planperioden:

Bidra til at reisekjeder skal bli universelt utformet

Dersom alle aktørene gjennomfører tiltak på eget ansvarsområde uten å følge en felles plan eller standard, vil ikke reisekjeden kunne bli universelt utformet. Det er ønskelig at fylkeskommunene tar initiativ til samarbeid mellom statlige etater og virksomheter og lokale myndigheter, slik at det kan utarbeides felles, forpliktende planer for oppgradering av reisekjeder. Statens vegvesen er

gjennom sektoransvaret koordinator for arbeidet med universell utforming i vegsektoren. Transportetatene vil ta initiativ til systematisk samhandling på sentralt, regionalt og lokalt nivå. Dette betyr å støtte nye og allerede etablerte miljøer for brukermedvirkning, og samarbeid mellom aktører, fag og sektorer. Ordningen med tilskudd til tilgjengelighetstiltak innenfor kommunenes og fylkeskommunenes ansvarsområde, stimulerer til at det etableres samarbeidsprosjekt mellom forvaltningsnivåene. Regjeringen vil legge til rette for å videreutvikle formelle arenaer for samarbeid, jf. nærmere omtale i kapittel 9.

Mangelen på standarder fører til utilfredsstillende og utilgjengelige løsninger, som det vil måtte kompenseres for med kostnadskreven ombygginger og spesialløsninger. Videre bidrar felles standarder til forutsigbarhet for trafikantene, for eksempel ved utformingen av ledelinjer og kryssingsløsninger. Samferdselsdepartementet har i samarbeid med de funksjonshemmedes organisasjoner, Statens vegvesen og Standard Norge fått kartlagt standarder med relevans for universell utforming av reisekjeden. Standardene og annet relevant materiale er gjort tilgjengelig for planleggere, bestillere og utførere på nettstedet www.reisekjeden.no. Se Boks 13.3 for nærmere omtale av nettstedet.

13.3 Veg

Innsatsen for oppgradering av holdeplasser og knutepunkt for kollektivtrafikk til universell utforming, videreføres på samme nivå som i 2013. Det legges vekt på strekningsvis oppgradering, der hele reisekjeder oppgraderes for å få størst mulig effekt av tiltakene. Regjeringen vil prioritere knutepunkt og stamruter for kollektivtransport. Innsatsen skal økes for å tilpasse vegnettet slik at fotgjengere og syklistene kan ferdes trygt. Sikring av kryssingspunkter for denne trafikantgruppen vil være sentralt i arbeidet for å redusere antallet ulykker med myke trafikanter. Dette omfatter planfrie kryssingspunkt og sikring av gangfelt. Transportetatene vil videre prøve ut og evaluere nye utformingsløsninger.

Gjennom drift og vedlikehold skal universell utforming ivaretas hele året. Statens vegvesen vil prioritere bedre drift og vedlikehold av gangarealer langs riksveger, særlig vinterdriften. Ny standard for drift og vedlikehold vil bli innført fra høsten 2013, og vil gradvis bli introdusert ved utlysning av nye driftskontrakter. Enkeltobjekter fra den

Boks 13.1 Norge universelt utformet i 2025

Universell utforming er en nasjonal strategi for å bidra til å gjøre samfunnet tilgjengelig for alle. Et sentralt mål er å forhindre diskriminering av personer med nedsatt funksjonsevne, gjennom økt tilgjengelighet og løsninger som er likestilte i bruk. Regjeringens mål er visjonen om at Norge skal være universelt utformet i 2025.

Universell utforming er lovfestet i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven (dtil), som trådte i kraft 1. januar 2009. Nyanskaffelser og større utbedringer skal være universelt utformet, mens utbedring av eksisterende løsninger ikke er tidfestet. Regjeringens arbeid på området følger sektoransvarsprinsippet. Dtl er fulgt opp i den sektorvise lovgivningen for utforming av nye transportmidler, samt plan- og bygningsloven (pbl) som skal legges til grunn ved planlegging av ny infrastruktur. Teknisk forskrift til pbl, som ble vedtatt i 2010 (TEK 10), inneholder en rekke konkrete krav til universell utforming.

Samfunnet har barrierer, som i ulik grad er til hinder for mennesker med ulike behov. Bevegelsehemmede har spesifikke krav til fysisk design. Overgangen mellom ulike transportmidler kan framstå som en uoverstigelig hindring. Avstandene må være korte, transportmidler og holdeplasser brukervennlige og tilgjengelige, og systemene må være pålitelige. For svaksynte kan blendende belysning som lys nedfelt i bakken, manglende kontraster, store glassflater og frittstående reklameskilt i gangarealet, gjøre det svært vanskelig å gjennomføre reisen. For hørselshemmede, synshemmede og personer med kognitive og mentale vansker, er det i tillegg behov for god informasjon og et «lesbart» transportsystem hvor det er enkelt å orientere seg. For noen er informert og støttende personale viktig. Svært mange har astma, allergi og overfølsomhet. For disse kan klima og forurensninger by på store hindringer. Strategien er å hindre at nye barrierer oppstår, og å fjerne eksisterende barrierer.

nye standarden ble tatt inn i kontrakter med oppstart høsten 2012.

Et universelt utformet transportsystem har en enhetlig standard. Kompetanseheving om hva dette innebærer utpeker seg derfor som et satsingsområde i planperioden. Krav som sikrer universell utforming innarbeides i Statens vegvesens sentrale håndbøker, veiledere og retningslinjer. Staten vil vurdere behovet for å gi nasjonale føringer for vegnettet der det er nødvendig.

Det er fremdeles et stort behov for oppgradering og ombygging utenfor de største byområdene. I 2011 manglet 6 500 holdeplasser langs riksvegnettet universell utforming. Det legges i planperioden opp til at over 900 holdeplasser oppgraderes til universell utforming. I samarbeid med fylkeskommunene skal det pekes ut viktige knutepunkt i fylkene, og det legges opp til at i overkant av 100 knutepunkt blir universelt utformet i perioden. I tillegg vil det komme tiltak i bymiljøavtalene.

Lokal kollektivtransport

Det er fylkeskommunene som har ansvaret for den lokale kollektivtransporten, mens selve driften er overlatt til offentlig eide eller private selskaper. EUs bussdirektiv inneholder krav om univer-

sell utforming, og ble gjort gjeldene for bybusser (busser i klasse I) registrert etter 1. januar 2004. Med virkning fra 2010 ble forstads- og ekspressbusser (busser i klasse II og III) også omfattet av kravene til universell utforming. Kravene gjelder når bussene går i trafikk, på basis av ruteløyve. De gjelder også bil, som utfører transport med særskilt løyve for transport for funksjonshemmede, og drosje der det er stilt krav om tilpasning for slik transport. Samferdselsdepartementet vil vurdere endringer i kjøretøy- og yrkestransportforskriftene, for bedre tilpasning av småbusser som benyttes til bestillingstransport. Dette er nærmere omtalt i kapittel 8.

Fylkeskommunene kan, gjennom anbudsutsettingen av lokal rutetransport, framskynde utviklingen mot en universelt utformet busspark ved å sette krav om bruk av nye busser.

Kravet om assistanseordning for busspassasjerer på utvalgte terminaler følger av EUs passasjerrettighetsforordning for busspassasjerer. Denne trådte i kraft i EU 1. mars 2013, men er ennå ikke tatt inn i EØS-avtalen. Fra det tidspunkt forordningen om busspassasjerers rettigheter innlemmes i EØS-avtalen, har Norge en seks måneders frist til å gjennomføre implementeringen.



Figur 13.2 Sykkelfelt med farget asfalt gjennom Midtbyen i Trondheim. Den røde fargen markerer sykkelfeltet og gir et godt skille mellom sykkelveg og fortau samt vegbane. Det er hvit markering utenfor det røde feltet for å gi en ekstra tydelig avgrensing mot vegbanen.

Foto: Anja Wannag

Tilrettelagt transport

Som en del av det lokale kollektivtransporttilbudet, tilbyr fylkeskommunene tilrettelagt transport for funksjonshemmede (TT-ordningen) til personer som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport. Som for den lokale kollektivtransporten for øvrig, er det fylkeskommunene som fastsetter standarden i tilbudet. Samferdselsdepartementet har fastsatt veiledende retningslinjer for tilbudet. Fylkeskommunene differensierer tilbudet og gir et større tilbud til personer med særlige behov, og mer til yngre enn til eldre brukere. En del brukere opplever likevel at tilbudet ikke er tilstrekkelig. I 2009 ble det satt i gang forsøk med samordning av bestillingstransport og tilrettelagt trans-

port (TT) i sju fylkeskommuner. Formålet var å undersøke om et forbedret kollektivtilbud, særlig innen bestillingstransport og serviceruter, kunne redusere behovet for TT for «lette» brukere, slik at TT-brukere med særlige behov kunne få et bedre tilbud. Forsøket ble avsluttet og evaluert i 2011. Evalueringen viste at forsøket hadde gitt et bedre kollektivtilbud, og forbedringer i mobiliteten for brukere som er i stand til å benytte slike tilbud. TT-brukerne med særlige behov fikk lite utbytte av det bedre kollektivtilbudet. Fra 2012 har Samferdselsdepartementet satt i gang et nytt, toårig forsøk rettet mot TT-brukerne med særlige behov. Forsøket går fram til 1.4.2014 og omfatter utvalgte kommuner i Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag og Østfold.

Trafikant og kjøretøy

Statens vegvesen har utformet retningslinjer for kjøretøy som tilpasses funksjonshemmede. Retningslinjene er utarbeidet for at ombygde eller spesialtilpassede kjøretøy, skal kunne godkjennes, og være trygge i trafikken. Internettløsningen, der publikum kan søke om førerkort, tilfredsstiller nå kravene til universell utforming, som gode kontraster og tekst i skalerbar størrelse. Videre kan det tas bilde til førerkort uten at man må gå inn i en fotoboks.

Lyd på elektriske biler

Elektriske biler er støysvake. Dette kan skape trafikkfarlige situasjoner, spesielt for blinde og svaksynte. Det pågår arbeid i FN og i EU om regelverk for å legge tilleggslyd på lydløse biler. EU har foreslått at krav om lyd skal bli obligatorisk for alle nyproduserte biler. Tilleggslyden vil bli slått av ved hastighet over 20 km/t. Ved høyere hastigheter legges det til grunn at dekkstøyen vil være tilstrekkelig til at man hører kjøretøyet.

13.3.1 Tilskudd til tilgjengelighetstiltak innenfor kommunenes og fylkeskommunenes ansvarsområde

Statlige etater og virksomheter gjennomfører tiltak for en universelt utformet reisekjede innenfor eget ansvarsområde. For å oppnå en raskere og bedre koordinert innsats fra alle aktører ble tilskuddsordningen der fylkeskommuner og kommuner kan søke om midler til tiltak som støtter opp om statlige tilgjengelighetstiltak innenfor eget ansvarsområde, etablert i 2006. Ordningen inngår ikke i rammene for NTP. Det har blitt bevilget om

lag 50 mill. kr i året til ordningen. Tilskuddsordningen delfinansierer kommunale og fylkeskommunale tiltak, som støtter opp om statlige tiltak i reisekjeden. Søknad om tilskudd sendes Statens vegvesen regionalt, slik at statlige og lokale tiltak kan ses i sammenheng. Ordningen utløser på denne måten samarbeid mellom forvaltningsnivåene og med private aktører. I evalueringen i 2008, var konklusjonen at ordningen bidro til å sette tiltak for universell utforming på dagsorden i kommuner og fylkeskommuner. Med utgangspunkt i tiltak som ble gitt støtte i 2011 og 2012, har Transportøkonomisk institutt (TØI) gjennomført en studie av tiltakenes nytteverdi for de reisende. TØI konkluderer med at tiltakene blir positivt tatt imot både av personer med nedsatt funksjonsevne, øvrige passasjerer og sjåfører, og at tiltakene bidrar til å senke terskelen for bruk av kollektivtransport. Studien avdekker at en del utprøving gjenstår før tiltakene har fått en optimal utforming, og at kontinuerlig oppfølging og vedlikehold, samt opplæring av personell er nødvendig.

Det er ønskelig at fylkeskommunene tar initiativ til samarbeid mellom statlige etater og lokale myndigheter, slik at det kan utarbeides felles, forpliktende planer for oppgradering av reisekjeder. Tilskuddsordningen har vist seg å være et godt virkemiddel for igangsetting av lokale samarbeidsprosjekt. Samferdselsdepartementet vil videreføre ordningen i planperioden, og gjøre den mer treffsikker.

13.4 Jernbane

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019, utviklet Jernbaneverket i samarbeid med NSB, Flytoget og de funksjonshemmedes organisasjoner en strategi for universell utforming av jernbanenettet. Denne strategien blir videreført i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Med bakgrunn i EUs direktiv om interoperabilitet i jernbanesystemet for personer med nedsatt mobilitet, er plattformhøyden 76 cm over skinnetopp valgt som standard ved nybygging og oppgradering av plattformer. NSBs nye togmateriell som ble tatt i bruk i 2012 er tilpasset denne plattformhøyden, som også legges til grunn for framtidige bestillinger. NSBs nye tog er nærmere omtalt i boks 13.2. Eldre togsett blir oppgradert og gjort tilgjengelige ved hjelp av på- og avstigningsløsninger, rullestolplasser og informasjonssystemer om bord. Felles europeiske krav til universell utforming av jernbaneinfrastruktur og rullende materi-

ell på jernbanen ble innført i norsk rett i 2011. Videre stilles det krav til universell utforming ved vesentlige endringer av eksisterende plattformer.

Ved inngangen til planperioden vurderes rundt hundre stasjoner å være tilgjengelige. Det vil si at det er hinderfri atkomst til plattform og at det kan benyttes rullestolrampe inn i toget. To stasjoner regnes som universelt utformet med unntak av system for formidling av kundeinformasjon gjennom tale. I planperioden planlegges det større oppgraderinger, herunder tiltak for økt tilgjengelighet og universell utforming, på ytterligere 40–80 stasjoner. Stasjonene prioriteres primært etter hvor tiltakene når flest mulig. Digitale anvisere og monitører vil være utplassert på om lag 115 stasjoner ved inngangen til planperioden. Jernbaneverket vil videreføre dette arbeidet. Utbyggingsplanene for universelt utformede informasjonssystemer vil bli nærmere omtalt i handlingsprogrammet.

Tilgjengelighetstiltak kan være av ulik størrelse og kostnad. Kartlegging av behov for utbedring av enklere hindringer ble startet opp i 2012. Merking av trappetrinn, kontrastmarkering av glassflater og søyler og montering av døråpnere, er tiltak som bedrer tilgjengeligheten på stasjonene uten store kostnader. Alle stasjoner planlegges gjennomgått og enklere tiltak utbedret i løpet av 2017. Videre vil det arbeides med å gjøre lysforholdene bedre. Rutiner for ivaretagelse av tilgjengelighetstiltak i ordinær drift og vedlikehold er under utarbeidelse.

Jernbaneverket har fra januar 2012 ansvaret for at det tilbys assistanse til personer med funksjonshemninger på utvalgte jernbanestasjoner. Assistansetjeneste tilbys i dag på fire stasjoner; Oslo S, Gardermoen, Bergen og Trondheim. På Gardermoen omfatter assistansen både togstasjon og flyterminal.

13.5 Luftfart

Tilgjengelighets- og diskrimineringsloven krever at offentlig tilgjengelige bygg, som flyplassterminaler, skal være universelt utformet så lenge det ikke fører til uforholdsmessige kostnader. Loven åpner for at det gis mer presise bestemmelser om innholdet i kravet, i forskrift til andre lover. Samferdselsdepartementet arbeider med å ferdigstille en slik forskrift om universell utforming i norsk luftfart, hjemlet i luftfartsloven. Ny forskrift vil bl.a. avklare hvordan ombordstigning i flyet skal skje på en verdig, ikke-diskriminerende måte, og

Boks 13.2 Flirt-toget – et tog for alle



Figur 13.3 NSBs type 74, Flirt-toget.

Foto: Øyvind Haug, NSB. Interiørbildene: Foto: Egil Hansen, Kolonihaven.no

Da NSB skulle bestille 50 nye tog, var universell utforming en viktig premiss. Norges Blindeforbund, Norges Handikapforbund, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon og Hørselshemmedes Landsforbund har bidratt med råd og innsikt om behovene til sine medlemmer.

De nye togene har store inngangspartier og lavgulv i mesteparten av toget. Ombordstigningen blir vesentlig enklere både for rullestolbrukere og for passasjerer med bagasje eller barnevogn. Forbedringene gjør også at på- og avstigning kan skje raskere, gi redusert tidsbruk ved

stasjonsopphold og bedre punktlighet. Ved gjennomtenkt materialbruk og valg av farger oppnås gode kontraster, som gjør det enklere for synshemmede å orientere seg. Belysningen er integrert i dørene slik at plattformen blir opplyst i mørke høst- og vintermåned.

Om bord i toget formidles informasjon både over høyttalere og på skjermer, slik at både hørselshemmede og synshemmede skal kunne få med seg viktig informasjon.

NSB fikk i 2012 Norsk Designråds hederspris for de nye Flirt-togene.

hvilke ombordstigningsløsninger som skal finnes på de enkelte lufthavner.

Tilgjengelighet i norsk luftfart er i stor grad sikret gjennom forskrift om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter i forbindelse med lufttransport fra 2008. Forskriften stiller krav om assistansetjeneste, i tillegg til å etablere forbud mot å nekte passasjerer å reise, med mindre det kan begrunnes ut fra hensyn til sikkerhet eller fysiske begrensninger med flytypen.

Ved en ny forskrift, som presiserer hvilke krav som skal gjelde for at den enkelte lufthavn oppfyller lov om tilgjengelighet og diskriminering, vil en samtidig klargjøre krav for universell utforming av lufthavnene. Målsettingen vil være at en lufthavn som oppfyller forskriften også oppfyller hovedmålet i Nasjonal transportplan om universell utforming.

Samferdselsdepartementet har som mål at ny forskrift om universell utforming i norsk luftfart kommer på plass tidlig i perioden.

13.6 Sjøtransport

Kravene til universell utforming av skip er tatt inn i lover og forskrifter. Forskriftene har ulikt anvendelsesområde avhengig av skipets alder, lengde, fartsområde, eller om skipet er hurtiggående. Det ble i 2004 gjennomført ytterligere krav til tilgjengelighet og tilrettelegging for bevegelseshemmede personer på skip. Sjøfartsdirektoratet har i

tillegg fastsatt endringer i forskrift, vedrørende krav om universell utforming på passasjerskip i innenriks fart med virkning fra 1. januar 2009. Endringene innebærer krav om universell utforming av atkomst til skipet, skilting, kommunikasjon og meldinger, alarmsystemer og tilleggskrav for å sikre bevegelighet ombord i skipet. Endringene gjelder for skip som er kjølsturket, eller som er på et tilsvarende byggetrinn på eller etter 1. januar 2010.

I 2013 vil totalt 33 av 36 riksvegferjer tilfredsstille dagens krav til universell utforming. Kravene omfatter bl.a. tilgjengelighet til toalett og til salong. Kravet om tilgjengelighet vil bli innført

Boks 13.3 Standardisering

Både i Norge og i Europa finnes relevante standarder, og flere er under utvikling. EU bruker mandater til standardiseringsorganene aktivt for å få utarbeidet felles europeiske standarder for universell utforming. Disse skal støtte opp om europeisk og nasjonal politikk.

Standard Norge har utarbeidet en elektronisk nettportal som skal gi offentlige bestillere på transportområdet, leverandører og interesseorganisasjoner, et elektronisk oppslagsverk om universell utforming. Prosjektet er finansiert av Samferdselsdepartementet.

The screenshot shows the homepage of www.reisekjeden.no. The header includes the site name, navigation links like 'Om reisekjeden.no', 'Nettstedskart', and 'Kontakt oss', and accessibility options (A, B). The main content area is titled 'Behov, krav og standarder for universell utforming i reisekjeden' and features a search bar. Below this, there are several sections: 'Hva skal du gjøre?' with sub-sections 'Stille krav til løsninger', 'Gjøre offentlige innkjøp', and 'Leverer til det offentlige'; 'Universell utforming' with an image of a person on a train; 'Reiseinformasjon og billettsystemer' with an image of a ticket machine; 'Tjenester og assistanse' with an image of a red suitcase; 'Utforming, drift og vedlikehold av veier' with an image of a road; 'Stasjoner, knutepunkt, bygg, terminaler' with an image of a train station; and 'Transportmidler' with an image of a tram. The footer contains the text 'reisekjeden.no er utviklet og oppdateres av' and logos for 'standard norge' and 'SAMFERDELSDEPARTEMENTET'.

Figur 13.4 Standard Norges veileder www.reisekjeden.no.

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.

13.7 Informasjon

Et hovedproblem for funksjonshemmede brukere av transportsystemet er mangel på tilgang til informasjon (TØI-rapport 1174/2011). Informasjon er sentralt når reisen skal planlegges, under selve reisen, på stasjoner, holdeplasser og i knutepunkt. Det må være enkelt å få tilgang til relevant, korrekt og utvetydig informasjon i alle situasjoner. Informasjonen må gis på en slik måte at den kan oppfattes uansett type funksjonshemming.

Etatene skal i planperioden arbeide for bedre tilgang til brukervennlige informasjonstjenester om transportmuligheter. Skiltingen på stasjoner og knutepunkt skal bedres, og det skal arbeides for at veg- og gatesystemet får en logisk og lesbar utforming.

En nasjonal reiseplanlegger, med informasjon om egenskaper ved holdeplasser og knutepunkt, skal etableres og videreutvikles. Trafikantene skal enkelt kunne skaffe seg oversikt over tilgjengelige transportalternativer før og under reisen. Personer med ulike funksjonshemninger skal kunne vurdere om reiserutene er gjennomførbare med deres spesielle behov. Etatene skal i planperioden heve kvaliteten på dataregistreringer om gangveger, holdeplasser og kollektivtransport, slik at det blir mulig å informere om hvilke reisestrekninger, transportmidler og holdeplasser som er universelt utformet.

14 Samfunnssikkerhet og beredskap



Figur 14.1 Skred på riksveg 70 Oppdølstranda, Møre og Romsdal.

Foto: Tore Humstad/Statens vegvesen

Regjeringen vil:

- sikre en fortsatt god ledelsesforankring av beredskapssaker, og videreutvikle god sikkerhetskultur i departementene og underlagte etater og tilknyttede virksomheter
- videreføre og styrke arbeidet med risiko- og sårbarhetsanalyser og kriseplaner for å opprettholde et transportsystem med høy grad av pålitelighet og framkommelighet
- ha høy oppmerksomhet på gjennomføring og læring av krisehåndteringsøvelser
- sikre samvirke med relevante myndigheter og aktører for bedre å kunne håndtere større hendelser innenfor transportsektoren
- styrke drift, vedlikehold og fornying av transportinfrastrukturen for å gjøre den mer robust mot ekstremvær og klimatiske påkjenninger
- prioritere sikringstiltak mot skred, stormflo og flom, samt økt beredskap for håndtering av krisehendelser
- styrke sikkerheten og beredskapen ved viktige kontroll- og trafikkstyringssystemer og gods- og passasjerterminaler
- opprettholde og styrke sikkerhetsnivået innen jernbane, sjøtransport og luftfart
- sørge for at Norge har en god beredskap mot akutt forurensning tilpasset risikoen for utslipp og som bidrar til målet om et rent, rikt og produktivt hav

14.1 Hovedutfordringer

Regjeringen har som overordnet mål for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap innen transportsektoren å forebygge uønskede hendelser og minske følgene dersom slike hendelser oppstår.

Samferdselssektoren står overfor et bredt og sammensatt risiko-, trussel- og sårbarhetsbilde. Dagens sikkerhetsutfordringer er i stor grad knyttet til klimaendringer, storulykker og terrortrusler. I tillegg er energisikkerhet og IKT-sikkerhet blitt stadig viktigere for påliteligheten i transportsystemet. I planperioden vil regjeringen fremme forebyggende sikkerhet i transportsektoren med en beredskap som sikrer at sektoren ved en krise får kortest mulig bortfall av viktige transportfunksjoner, herunder trafikkstyrings- og kontrollsystemer, gods- og persontransportterminaler, havner og veg- og banestrekninger.

Regjeringen ønsker helhetlig og samordnet planlegging og krisehåndtering på sentralt, regionalt og lokalt nivå, og vil videreutvikle gode arenaer for samarbeid og erfaringsutveksling i transportsektoren og mellom transportsektoren og andre myndighetsområder. Det må innen alle nivåer i sektoren finnes beredskaps- og kriseplaner og gjennomføres øvelser og risiko- og sårbarhetsanalyser som en naturlig del av sektorens daglige arbeid med sikkerhet, framkommelighet og pålitelighet.

14.2 22. juli-kommisjonen

13. august 2012 offentliggjorde den regjeringsoppnevnte 22. juli-kommisjonen sin rapport. Kommisjonen omtaler som sin viktigste anbefaling «at ledere på alle nivåer i forvaltningen systematisk arbeider med å styrke sine egne og organisasjonenes grunnleggende holdninger og kultur knyttet til risikoerkjennelse, gjennomføringsevne, samhandling, IKT-utnyttelse og resultatorientert lederskap.»

Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet vil i planperioden legge disse anbefalingene til grunn i arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap. Det er viktig for sektorens evne til å håndtere større kriser, og til å prioritere viktige forebyggende tiltak, at det i underlagte etater og tilknyttede virksomheter utvikles gode sikkerhets- og beredskapskulturer.

Regjeringen vil i planperioden:

- tydeliggjøre forventninger og krav som stilles både sentralt og til våre underlagte etater og til-

knyttede virksomheter innen samfunnssikkerhet og beredskap, spesielt ved større komplekse nasjonale kriser

Departementet vil i planperioden arbeide med system for oppfølging og kontroll av etatenes og virksomhetenes arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap.

14.3 Hovedinnretningen

I kgl. res. 15. juni 2012 Instruks for departementenes arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap, Justis- og beredskapsdepartementets samordningsrolle, tilsynsfunksjon og sentral krisehåndtering, settes det krav til departementenes arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap. Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet skal samordne samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeidet i egen sektor og samarbeide med andre departementer om tverrsektorielle avhengigheter. Arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap skal være målrettet, systematisk og sporbart, og være integrert i departementenes planverk, styringssystemer og i styringsdialogen med underliggende etater og tilknyttede virksomheter.

Samfunnssikkerhet er samfunnets evne til å opprettholde viktige samfunnsfunksjoner og ivareta liv og helse under ulike former for kritiske hendelser. Hendelsene kan være naturskapte, skyldes teknisk svikt, ulykker eller tilsiktede handlinger.

Samferdselssektoren har blitt rammet av en rekke alvorlige hendelser de siste årene. Flom kombinert med svikt i telenettet, ekstremvær og spredning av vulkanaske fra Island viser noe av bredden og utfordringene sektoren har stått overfor. Samtidig er den neste alvorlige hendelsen ukjent.

For regjeringen vil det på samferdselsområdet være viktig å prioritere samfunnssikkerhetstiltak som bidrar til å sikre høy grad av framkommelighet og pålitelighet i transportsystemet, enten det er veg, bane, luft eller sjø.

14.3.1 Prinsipper for samfunnssikkerhet og beredskap

Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet legger disse fire hovedprinsippene til grunn for samfunnssikkerhet og beredskap:

- Ansvarsprinsippet
- Likhetsprinsippet
- Nærhetsprinsippet
- Samvirkeprinsippet

Ansvarsprinsippet innebærer at den organisasjon som har ansvar for et fagområde i en normalsituasjon, også har ansvaret for nødvendige beredskapsforberedelser og for å håndtere ekstraordinære hendelser på området. Likhetsprinsippet betyr at den organisasjon man opererer med under kriser i utgangspunktet skal være mest mulig lik den organisasjon man har til daglig. Nærhetsprinsippet betyr at kriser organisatorisk skal håndteres på lavest mulige nivå. Samvirkeprinsippet betyr at myndigheter, virksomheter eller etater har et selvstendig ansvar for å sikre et best mulig samvirke med relevante aktører og virksomheter i arbeidet med forebygging, beredskap og krisehåndtering.

14.4 Krisescenarier og risikobildet

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har i Nasjonalt risikobilde 2012 gjennomgått en rekke risikoområder samfunnet bør være forberedt på å kunne håndtere. DSB trekker bl.a. fram naturhendelser, som for eksempel ekstremvær, flom, skred, skogbrann og vulkanutbrudd, store ulykker, som for eksempel skipsulykker og tilsiktede handlinger som terrorangrep, sikkerhetspolitiske kriser og cyberangrep. DSB har i rapporten «Kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner – modell for overordnet risikostyring» fra 2012 også vurdert infrastruktur og samfunnsfunksjoner som anses som kritiske for å kunne håndtere ulike risikoområder.

Samferdselsdepartementet har i rapporten «Krisescenarier i samferdselssektoren – KRISIS (2010)» vurdert en rekke hendelser og scenarier som vil kunne være særlig krevende for samferdselssektoren, og utfordre evnen til å ivareta liv og helse, framkommelighet og transportevne, samt opprettholde viktige samfunnsfunksjoner og rikets sikkerhet:

- *Terror eller trussel om en terrorhandling* er et scenario som vil kreve stor grad av koordinering myndighetene i mellom. Samferdselssektoren er generelt sårbar. Mye av infrastrukturen og tjenestene er åpne og tilgjengelige. En terrorhandling kan i verste fall føre til mange drepte og hardt skadde, samt bortfall av kritisk transportinfrastruktur.
- *Bortfall av elektroniske kommunikasjonsnett og -tjenester* vil sette viktige transportfunksjoner ut av spill. Transportsektoren er avhengig av elektroniske kommunikasjonsnett og -tjenester for å opprettholde normal drift både innen person- og godstransport. Myndighetenes

evne til å koordinere i en slik situasjon vil i tillegg settes på prøve grunnet fravær av de vanlige kommunikasjonskanalene.

- *Klimaendringer og ekstremvær* har en kortsiktig og langsiktig dimensjon. Det som gjøres av tiltak i dag gjennom utbygging, drift og vedlikehold, vil ha følger for hvor sårbart samfunnet er om 20–30 år. Dagens transportnett er sårbart for ytre påkjenning, og behovet for vedlikehold og fornying øker. Det er viktig å forebygge skred, utglidninger og erosjonsskader, samt ta høyde for klimaendringene ved nyanlegg og installasjoner.
- *Pandemi* eller en omfattende sykdomsepidemi kan ramme befolkningen, og dermed også sektorens arbeidskraft.

Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet mener det vil være avgjørende i planperioden å fortsette det kontinuerlige og systematiske arbeidet med å sikre oppfølging av ovennevnte scenarier. Det skal i perioden gjennomføres regelmessige overordnede risiko- og sårbarhetsanalyser på strategisk nivå i departementets underlagte etater og tilknyttede virksomheter. Samferdselsdepartementet har sammen med etater og virksomheter utarbeidet en mal for gjennomføring av analysene som sikrer at toppledergruppene involveres underveis i prosessen. Dette for å sikre god ledelsesforankring, økt risikoforståelse og bedre gjennomføringsevne i underlagte etater og tilknyttede virksomheter. I tillegg er det viktig at det på ulike myndighetsnivå utarbeides konkrete planer for håndtering av ovennevnte scenarier.

I DSBs rapport fra 2012 om kritisk infrastruktur og samfunnsfunksjoner er evnen til å avverge eller begrense skadelige stoffers innvirkning på naturmiljøet ved akutte hendelser vurdert som sentral. Kystverket gjennomfører særlige miljørisikoanalyser knyttet til skipstrafikken i norske farvann som grunnlag for anbefalinger om dimensjonering og innretning av den statlige beredskapen mot akutt forurensing. Fiskeri- og kystdepartementet har videre satt i gang en ny og samlet vurdering av slepebåtberedskapen langs kysten.

14.5 Hovedmål og satsingsområder

Samferdselsetatene og -virksomhetene har god kunnskap om hendelser i egen sektor med konsekvenser for liv, helse og miljø, og som kan lamme transportevnen. Det er imidlertid behov for å videreføre det tverrsektorielle arbeidet med risiko- og

sårbarhetsanalyser, ikke bare innenfor samferdselssektoren, men også overfor andre myndigheter og overfor fylkeskommunene som regional aktør innen transportsikkerhet og kollektivtransport. Det er videre behov for å videreutvikle effektiv samhandling mellom forvaltningsnivåer, og på tvers av myndighetsområder i en krisesituasjon.

Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet vil i planperioden intensivere og styrke oppfølgingen av arbeidet med å opprettholde et sikkert transportsystem med høy grad av pålitelighet og framkommelighet ved å:

- sikre en god ledelsesforankring av beredskapsaker og utvikle gode sikkerhetskulturer i underlagte etater og tilknyttede virksomheter
- intensivere arbeidet med risiko- og sårbarhetsanalyser og kriseplaner for å opprettholde et transportsystem med høy grad av pålitelighet og framkommelighet
- ha høy oppmerksomhet på gjennomføring og læring av krisehåndteringsøvelser i departementet, underlagte etater og tilknyttede virksomheter
- sikre samvirke med relevante myndigheter og aktører for bedre å kunne håndtere større hendelser innenfor transportsektoren

For regjeringen er det viktig at sårbar transportinfrastruktur utbedres og sikres, og at identifisert risiko i størst mulig grad reduseres. Det er likevel ikke mulig å utforme infrastrukturen slik at den blir fullstendig beskyttet mot brudd. Det er derfor viktig med tiltak som sikrer funksjonaliteten i samfunnet når det blir brudd i infrastrukturen. Samarbeid mellom statlige etater om styrket beredskap kan gi gevinster for samfunnet. Samarbeid og tverretattlig kommunikasjon øker evnen til å lære av hverandre og gjøre hverandre bedre forberedt. Transportetatene vil i planperioden gjennomføre felles øvelser og styrke samarbeidet.

14.6 Fylkeskommunen

Fylkeskommunen har et betydelig ansvar for utvikling av vegnett, kollektivtrafikk og sjøtransport. Regjeringen mener fylkeskommunen er en viktig aktør i arbeidet med å gjøre transporttjenestene sikre og robuste regionalt og lokalt. Det gjelder også overfor virkninger av klimaendringene.

Fylkeskommunen har ansvar for organisering av transportberedskapen i fylket ved større kriser i fred eller ved beredskap og krig. Beredskapsarbeidet er tilpasset regionale utfordringer og

behov, og er integrert i fylkeskommunenes løpende arbeid innen planlegging, utbygging, vedlikehold og drift av transportsystemet i fylket.

For å kartlegge transportberedskapsbehovene i fylket gjennomfører fylkeskommunen regelmessige risiko- og sårbarhetsanalyser. ROS-analysene legges til grunn for planlegging og utvikling av infrastruktur i fylket, organisering av beredskapsressurser og for utvikling av krise- og beredskapsplaner for håndtering av eventuelle sammenbrudd i kollektivtrafikken, på ferjesamband og på vegnettet.

Som vegeier og kollektivtransportforvalter koordinerer fylkeskommunen transportberedskapen i samarbeid og dialog med Statens vegvesen, transportørene og andre beredskapsaktører i fylket.

Fylkeskommunen har i tillegg et ansvar for å bistå og understøtte fylkesmannen i samordningsfunksjonen med nødvendige veg- og transportfaglige råd ved større regionale kriser.

Samferdselsdepartementet vil medvirke til at fylkeskommunen har:

- Oversikt over sårbarheten i eget vegnett, og vurderer sikkerhet ved drift og utbygging av kollektivtransporten basert på risiko- og sårbarhetsanalyser.
- Beredskapsplaner og -rutiner for håndtering av eventuelt sammenbrudd i kollektivtrafikken og i fylkeskommunale vegforbindelser.

14.7 Klimaendringer og naturkatastrofer

Transportsektoren opplever økning i antall hendelser som kan knyttes til ekstremvær og andre naturgitte forhold. Økt nedbør og vind fører til erosjonsskade og bryter ned infrastruktur. Naturhendelser som skred, utglidninger, stormflo og flom inntreffer oftere, og ofte på steder som tidligere har blitt vurdert som forholdsvis sikre. Slike hendelser har vist hvor sårbart transportsystemet er og hvilke omfattende konsekvenser transportmessige sammenbrudd kan få for samfunnet.

Klimaendringene skaper flere store utfordringer for samferdselssektoren:

- Svekket infrastruktur grunnet ytre påkjenninger som økt nedbør, mer og sterkere vind med mer.
- Økt forekomst av flom og skred, og hendelser i nye områder som er vanskelig å forutse gjennom historiske data.

For å møte klimautfordringene i neste planperiode vil regjeringen:

- styrke drift, vedlikehold og fornying av transportinfrastrukturen for å gjøre den mer robust mot ekstremvær og klimatiske påkjenninger
- prioritere sikringstiltak mot skred, stormflo og flom, samt økt beredskap for håndtering av krisehendelser
- styrke beredskapen for raskt å kunne gjenopprette framkommeligheten ved hendelser utløst av klimaendringer.

En mer robust infrastruktur

Klimafaktorer som nedbør, temperatur og vindstyrke har stor innvirkning på infrastrukturen og setter økte krav til robusthet. Store deler av dagens transportinfrastruktur er ikke tilstrekkelig robust til at den kan møte økte ytre påkjenninger i form av mer nedbør, sterkere vind med mer. Dette fører til at kvaliteten på infrastrukturen svekkes.

Regjeringen vil i planperioden øke omfanget av vedlikehold og fornyelsesprosjekter. Det skal i planperioden gjennomføres nødvendig fornying av infrastrukturen for å ta igjen forfall. Videre skal vedlikeholdet ligge på et nivå som ikke fører til økt forfall. Klimaendringer med hyppigere og kraftigere ekstremvær med kraftig vind, store nedbørsmengder og store temperatursvingninger forsterker dette behovet. Styrket innsats innen vedlikehold og fornying i planperioden vil gi et transportsystem med økt kvalitet, sikkerhet og pålitelighet, og en infrastruktur som er mer robust mot framtidige klimaendringer. Det vil i perioden også arbeides løpende med oppdatering av parametrene som brukes til å dimensjonere infrastrukturen, slik at de bygger på både historiske data og prognoser for klimautviklingen.

Forebygge økt forekomst av flom og skred

Klimaendringene har ført til en rekke nye utfordringer med å forsterke eller bygge barrierer for å forhindre ødeleggelser på infrastruktur forårsaket av flom og skred. Skredvarsling kan ikke på samme måte som tidligere kun baseres på historiske data. Eksisterende sikringstiltak, som for eksempel flomsikring og drenering, viser seg å være utilstrekkelige, og må utformes på nytt på bakgrunn av endring i bl.a. skredfrekvens og skredtype.

En nasjonal og landsdekkende snøskredvarsling ble etablert vinteren 2012, og jordskredvarsling vil etableres i løpet av våren 2013. Statens vegvesen, Jernbaneverket, Norges vassdrag og energidirektorat (NVE) og Meteorologisk institutt utvikler sammen verktøy for regional varsling av

snø- og jordskred. I tillegg varsler NVE når det er fare for flom. Skredfarekartlegging er en viktig del av grunnlaget for forebyggende tiltak mot skredhendelser. Områder kartlegges med hensyn til risiko for steinsprang og nedfall. I tillegg kartlegges fare for snø- og jordskred, flom og kvikkleireskred i en felles nasjonal database.

Regjeringen vil i perioden prioritere tiltak for dimensjonering av anlegg for drenering og overvannshåndtering, tiltak for å forebygge skred og utglidning, håndtering av fare for vindfall, vegetasjonsrydding, samt sikring av infrastrukturens underbygning. Nyanlegg og installasjoner skal dimensjoneres slik at de tar hensyn til utfordringer som skyldes klimaendringer.

Styrket beredskap

Klimaendringene øker behovet for en god kriseberedskap i departementets underlagte etater og tilknyttede virksomheter. Det er viktig å kunne håndtere situasjonen i egen organisasjon og i samvirke med andre myndigheter. Det er videre viktig å kunne gi nødvendig informasjon til brukerne av samferdselstjenestene når en hendelse først inntrer, samt ha planer for å redusere eventuelle langtidskonsekvenser. Det bør derfor i underliggende etater og tilknyttede virksomheter, samt hos berørte næringsaktører, foreligge gode rutiner og prosedyrer for risikovurdering og planer for eventuelle avbøtende tiltak. Regjeringens mål er å redusere sårbarheten ved å gjøre underlagte transportetater og tilknyttede virksomheter i stand til å håndtere større kriser sammen med berørte næringsaktører og sentrale og lokale myndigheter.

Felles øvelser og sterkere samarbeid mellom myndigheter og mellom myndigheter og næringsen, fører til en mer robust trafikkavvikling og til hurtigere normalisering etter kriser. Ved å ha gode samarbeidsavtaler og rutiner ved brudd eller redusert framkommelighet, vil varer, tjenester og persontransport hurtigere kunne kanaliseres til erstatningsveger eller til alternative transportformer.

Utbruddet av Eyjafjallajökull-vulkanen på Island forårsaket omfattende forstyrrelser for avvikling av flytrafikken i Norge og Europa for øvrig. Dette fikk store konsekvenser for viktige samfunnsfunksjoner i Norge, som ambulansetjeneste, søk og redning og for Forsvarets flygninger. I tillegg fikk det betydelige konsekvenser for et stort antall reisende, for flyselskapene og deres ansatte. Samferdselsdepartementet vil opprettholde og styrke den norske beredskapen innen

samferdselssektoren for håndtering av denne type hendelser, bl.a. gjennom det igangsatte forskningsprosjektet om måling av vulkansk aske i norsk luftrom.

Kartlegging og kompetanse

Det vil i hele perioden være behov for kartlegging av risiko og økt kompetanse om klimaendringenes konsekvenser for infrastrukturen. Risiko- og sårbarhetsanalyser er en viktig del av arbeidet med å forebygge og håndtere konsekvenser av klimautfordringene. Samfunnet stiller store krav til at infrastrukturen skal være åpen og ha god standard til enhver tid. Det skal i hele planperioden pågå et fortløpende og systematisk registreringsarbeid for å kartlegge utfordringer som skyldes klimaendringer.

Statens vegvesen, NVE og Jernbaneverket har i forlengelsen av Klima- og transportprosjektet etablert prosjektet «Naturfare, infrastruktur, flom og skred» (NIFS). Prosjektet er fireårig med mål om et tryggere samfunn med mer robust infrastruktur, trygg bebyggelse, trygg samferdsel og god skred- og flomvarsling. Et delprosjekt ser spesielt på samarbeid og faglig utveksling for beredskap og krisehåndtering mellom etatene.

14.8 Terror og andre tilsiktede hendelser

Terrorhendelsen 22. juli 2011 tydeliggjorde hvor sårbart samfunnet er ved et terroranslag. Ikke bare er de menneskelige omkostningene store, men viktige samfunnsfunksjoner kan også bli satt ut av spill i en lengre periode. For å møte transportsektorens utfordringer på dette området vil regjeringen i neste planperiode styrke sikkerheten og beredskapen ved viktige kontroll- og trafikkstyringssystemer og gods- og passasjerterminaler. Regjeringen vil videre opprettholde og styrke sikkerhetsnivået innen jernbane, sjøtransport og luftfart, og utvikle en risikobasert tilsynsmetodikk innen luftfarten.

Transportsektoren er, med unntak av luftfarten, et åpent og tilgjengelig system, hvor personer og gods forflytter seg uten særlige hindringer. Regjeringen ønsker å ha en effektiv og tilgjengelig kollektiv- og godstransport. Samtidig er det nødvendig å prioritere tiltak for å:

- forhindre terror gjennom økt årvåkenhet og kontroll ved sentrale person- og godsterminaler

- begrense konsekvensene for reisende, eventuelt for godshåndteringen, ved et terroranslag
- sikre terminaler og kontrollsentraler gjennom etablering av barrierer eller andre bygnings-tekniske tiltak
- ha beredskapsplanverk hvor terror inngår som plangrunnlag

Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, underlagte etater og tilknyttede virksomheter har i SAMROS-prosjektene (2007 og 2012) identifisert infrastruktur i transportsektoren som er avgjørende både for opprettholdelse av transportevnen og for samfunnsviktige funksjoner innen andre myndighetsområder. Regjeringen vil i planperioden opprettholde ambisjonsnivået om at identifiserte samfunnskritiske trafikkstyrings- og kontrollsystemer innen alle transportformene skal være robuste, og så langt det er formålstjenlig etablere sikringstiltak. Terminaler med store ansamlinger av passasjerer, spesielt innen luftfart og jernbane, skal vies særskilt oppmerksomhet for å forebygge tap av liv og alvorlig skade som følge av en terrorhendelse. Ved større multimodale godsomlastingsterminaler, hvor opphør av tjenester vil utgjøre en relativt stor utfordring for godstransporten, skal det finnes øvede beredskapsplaner. Beredskapsplanene skal bl.a. dekke etablering av eventuelle reserveløsninger, også ved mindre hyppige kriser.

Luftfart

Det er stor oppmerksomhet knyttet til risikoen for terrorhandlinger mot luftfarten, og Avinor legger vekt på en god security-tjeneste. Driftskostnadene for denne tjenesten er i dag på om lag 1 mrd. kr årlig. Nytt internasjonalt regelverk vil medføre høyere kostnader for Avinor i planperioden. Det er viktig å finne løsninger på sikkerhetskontrollen som ivaretar reisendes personvern og gir minimalt med ubehag for berørte, gir raskest mulig gjennomstrømning, og samtidig nødvendig sikkerhet. Arbeidet med å effektivisere sikkerhetskontrolltjenesten vil bli videreført i planperioden.

En utfordring knyttet til tiltak mot terror og sabotasje innen luftfartssektoren er at systemet ikke alltid kan svare med effektive og raske tiltak i forbindelse med nye typer trusler. EU-kommisjonen ønsker å legge til rette for et mer målrettet security-system som både skal øke sikkerheten og brukervennligheten. Samferdselsdepartementet stiller seg positivt til dette.

Sikkerhetsrådet for luftfarten skal gi råd til berørte myndigheter om hvordan anslaget rettet

mot den sivile luftfarten kan forebygges. Samferdselsdepartementet vil i planperioden vurdere behovet for mulige endringer i rådets mandat for å sikre at risikobaserte trusselvurderinger blir tilstrekkelig vektlagt.

Kyst og havn

Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket følger opp internasjonalt regelverk fastsatt i IMO og EU om sikring av havner og havneterminaler, mens regelverket for sikring av skip følges opp av Nærings- og handelsdepartementet og Sjøfartsdirektoratet. Norge har i overkant av 600 havner og terminaler som er omfattet av det internasjonale havnesikringsregelverket.

Terrorsikring i havner og havneterminaler skal være i tråd med internasjonale krav og basert på sårbarhetsvurderinger. Kystverket fører bl.a. tilsyn med at havner og havneterminaler utarbeider sårbarhetsvurderinger og sikringsplaner og innrapporterer godkjente terminaler og havner til hhv. IMO og EU.

Havnesikringsforskriften er under revisjon med bakgrunn i bl.a. erfaringer fra dagens regelverk og føringer fra EU og EFTAs overvåkingsorgan ESA. Det er en målsetting å lage et regelverk som, innenfor rammen av det internasjonale regelverket, er bedre tilpasset ulikhetene i norske havner og havneterminaler. Kystverket vil fortsatt føre kontroll, gjennom godkjenning av sikringsplanene, med at nødvendig sikring gjennomføres. Det legges også opp til en skjerping av reglene om godkjenning av sikringsledere i havnene.

Kystverket har opprettet døgnåpent varslingsnummer for varsling av terrorhandlinger og andre forsettlige ulovlige handlinger, som kan skade havner, havneterminaler eller fartøy som anløper disse (ISPS-sikringshendelser). Kystverket vil arbeide videre med å forbedre egen organisasjon og rutiner for rask oppfølging av sikringshendelser innenfor eget ansvarsområde og i samarbeid med andre relevante etater.

14.9 Opprettholde god beredskap mot akutt forurensning fra sjøtransport

Med aktiviteten som vi har langs kysten vår, og de krevende klimatiske forholdene, vil det alltid være knyttet en viss risiko til virksomhet til sjøs. Økt skipstrafikk i norske farvann innebærer isolert sett økt risiko for ulykker og forurensning. Oppryd-

ningsarbeidet etter større oljeutslipp, og spesielt strandrensing ved påslag, er tids- og ressurskrevende. Konsekvensene av slike utslipp kan være alvorlige, da mange av artene og naturtypene i norske kyst- og havområder er sårbare for akutt forurensning.

Regjeringen vil prioritere forebyggende arbeid for å unngå tap av menneskeliv, og for å beskytte miljø og samfunn mot akutt forurensning. Til tross for forebyggende arbeid og flere nye tiltak vil vi likevel aldri kunne forsikre oss mot at ulykker og store akutte utslipp kan skje. Regjeringen vil derfor også arbeide for å vedlikeholde og forbedre oljevernberedskapen. Beredskap mot akutt forurensning er ikke del av den økonomiske rammen for Nasjonal transportplan.

Regjeringen vil:

- sørge for at Norge har en god beredskap mot akutt forurensning som er tilpasset risikoen for utslipp, og som bidrar til målet om et rent, rikt og produktivt hav
- følge opp Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalyse
- sikre et effektivt statlig aksjonsapparat gjennom øvelser, trening og bedre samordning

Samlet nasjonal beredskap mot akutt forurensning ivaretas på tre nivåer: privat beredskap, kommunal beredskap og statlig beredskap. Den samlede beredskapen innebærer et samspill mellom disse aktørene der ansvar, rolle og oppgavefordeling er lovregulert og definert.

Den statlige beredskapen er i første rekke rettet inn mot å håndtere aksjoner knyttet til akutte utslipp fra skip, eller fare for slike akutte utslipp. Beredskapen skal være dimensjonert og lokalisert på grunnlag av kunnskap om miljørisiko. Dette innebærer, i likhet med beredskap på andre samfunnsområder, at statens beredskap på dette området ikke tar utgangspunkt i verst tenkelige tilfelle. Ulykkesscenarier som er lagt til grunn for dimensjonering omfatter likevel store utslipp og alvorlig forurensning.

Kystverket la i 2011 fram en oppdatert, helhetlig miljørisiko- og beredskapsanalyse knyttet til akutt forurensning fra skipstrafikk. Beredskapsanalysen analyserer beredskapsbehovet, sammenlikner dagens beredskap med anbefalt beredskap og foreslår tiltak. Analysen gir et viktig grunnlag for beslutninger om dimensjonering av statens beredskap framover.

15 Investeringsprogrammet for transportnettets – prioriteringer i korridorene



Figur 15.1

Foto: Øystein Grue/Jernbaneverket

Det store samferdselsløftet som regjeringen gjennomførte med Nasjonal transportplan 2010–2019 var starten på den største samferdselssatsingen i moderne tid. Investeringsprogrammet som regjeringen legger fram for perioden 2014–2023 representerer en ytterligere opptrapping som vil bringe oss et langt skritt i retning av hovedmålet om et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem i Norge.

Utfordringene som samferdselssektoren står overfor er av langsiktig karakter. Valgene som tas i dag skal bidra til å løse morgendagens utfordringer. Med NTP 2014–2023 legger regjeringen ikke bare fram en ambisiøs plan for samferdselssektoren. Den legger også et solid grunnlag for framtidig utvikling av samferdselssystemet i et perspektiv som strekker seg ut over planperioden.

Den kraftige økningen i investeringsmidlene vil gi effektive transportkorridorer som på en god måte binder landet sammen, bidrar til regional utvikling og sikrer god tilknytning til det utenlandske transportnettets. Det legges opp til en balansert fordeling av midlene mellom korridorene for å stimulere til næringsutvikling og utvikling av robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele landet.

Regjeringens prioriteringer i korridorene bygger opp under en differensiert transportpolitikk. Den kraftige veksten i jernbaneinvesteringene vil bli anvendt rundt de største byene slik at jernbanen kan spille en sentral og strukturerende rolle i kollektivsystemet, og på den måten bidra til transportveksten rundt de største byene tas av kollektive løsninger. Den vil også bli anvendt på

godstiltak i form av opprustning og utvidelse av terminaler og flere kryssingsspor slik at kapasiteten for godstrafikk på jernbane øker. Sammen med en økning i farledstiltak og andre virkemidler vil dette bidra til økt overføring av gods fra veg til jernbane og sjø der dette er mulig.

På veg er det lagt størst vekt på å bygge ut E6, E10, E16, E18, E39 og E134. Her vil det bli gjennomført store investeringsprosjekt og sterk satsing på programområder som trafikksikkerhet, tiltak for gående og syklende, kollektivtrafikktiltak og universell utforming. Regjeringen legger opp til at utbygging av veg skal skje på lengre sammenhengende strekninger for å sikre mer rasjonell utbygging. Eksempler på dette er E6 nord i Gudbrandsdalen og E16 Kløfta – Kongsvinger. Videre vil en gjøre økt bruk av muligheten for å samordne, over lengre strekninger, store investeringstiltak, programområdetiltak og tiltak innenfor vedlikehold og forfall.

For sjøtransporten vil regjeringen satse på utbedring og merking av farleder. Både større og mer dyptgående skip skaper behov for farledsforbedringer. Utvidet bruk av hurtigbåter til persontransport i distriktene skaper behov for tilpasninger i navigasjonsinnretningene. Hovedtyngden av farledstiltakene ligger i hovedledene langs kysten og i innseiling til stamnetthavnene. Tiltakene skal føre til økt sikkerhet og bedre framkommelighet for gjennomfart i trange farvann, mens noen tiltak også medfører redusert seilingsdistanse.

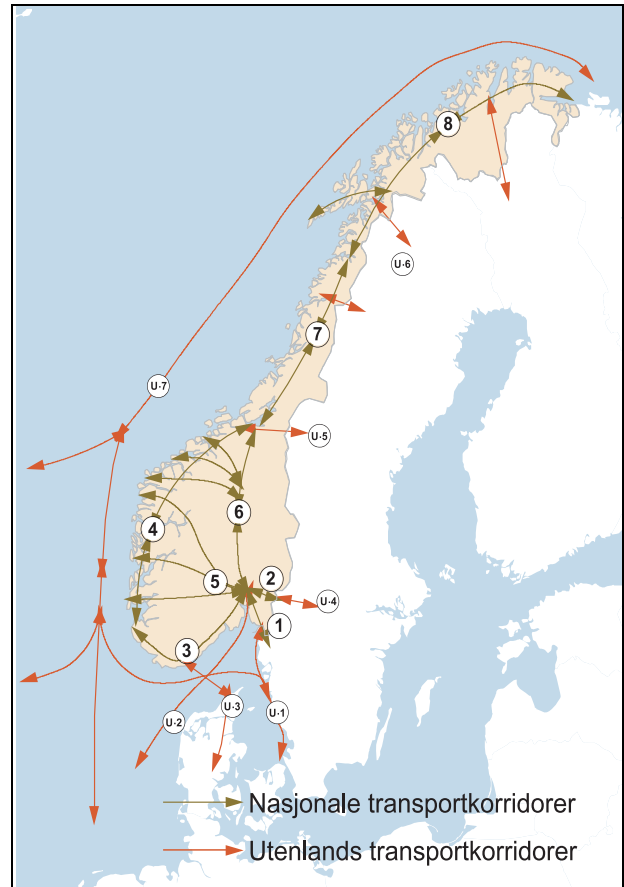
Luftfarten har i hovedsak vært selvfinansierende og er ikke en del av den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan.

15.1 Transportkorridorene

15.1.1 Nasjonale transportkorridorer

Det er i Nasjonal transportplan definert åtte nasjonale transportkorridorer. Disse åtte 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
- 7) Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen



Figur 15.2 Nasjonale og utenlands transportkorridorer

- 8) Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland

15.1.2 Norges utenlandsforbindelser

Pga. Norges omfattende utenrikshandel er det viktig å ha gode tilknytninger mellom korridorene innenlands og forbindelsene til og fra utlandet. I Nasjonal transportplan 2014–2023 har Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet definert syv utenriks transportkorridorer som reflekterer fordelingen av utenrikstransporten til og fra Norge og koblingene til korridorene innenlands. De syv utenlandskorridorene er:

U1) Østlandsområdet – Sør-Sverige, Danmark, Østersjølandene og kontinentet

Korridoren er den viktigste landtransportforbindelsen til og fra Norge, med halvparten av vegtrafikken over grensen og en stor del av togtrafikken, med unntak av malmtransporten på Ofotbanen. Denne korridoren er en videreføring av korridor 1 Oslo – Svinesund. Sjøtransport til og fra Danmark

øst for Skagen, Sverige og Østersjøen kanaliseres også i denne utenlandskorridoren. Ingen flytrafikk er definert inn i denne korridoren.

U2) Østlandsområdet til/fra havner og flyplasser i Vest-Europa

Dette er en ren sjø- og luftkorridor. Det mates gods og passasjerer inn i korridoren via veger, jernbane og flyruter i det innenlandske transportnett til de store havnene rundt Oslofjorden og til Oslo lufthavn, Gardermoen; Sandefjord lufthavn, Torp og Moss lufthavn, Rygge. Viktige havner i Østlandsområdet er Oslo, Drammen, Tønsberg (Slagen), Borg, Larvik, Grenland og Moss.

U3) Sørlandet – Danmark og kontinentet Europa

Denne korridoren er definert rundt ferjesambandet Kristiansand – Hirtshals, som knytter sammen E39 mellom Kristiansand og Trondheim («Kyststamvegen») med E39 fra Hirtshals til Nørresundby nord for Ålborg, og videre til (og fra) det europeiske motorvegnettet. I Kristiansand havn er korridor U3 koplet til innenlandskorridor 3 både øst- og vestover.

U4) Østlandsområdet – Sverige, Finland, Baltikum og Russland

Denne korridoren har først og fremst betydning for godstransport til/fra de sentrale deler av Sverige, men også for transport videre mot Finland, Russland og de baltiske stater. Forbindelsen omfatter veg- og jernbaneforbindelser mellom Oslo og Stockholm, med ferjeforbindelse videre til Helsinki, Tallin og St. Petersburg. Korridoren er en del av «Det nordiske triangel» og inngår i TEN-T-nettverket. Forbindelsen er en forlengelse av korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor.

U5) Midt-Norge – Midt-Sverige, og Finland

Denne utenlandskorridoren fanger i hovedsak opp gods- og persontransport 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

Utenlandsforbindelsene i korridoren omfatter i hovedsak vegtransport, men også jernbane og fly. Malmtransport i transitt med Ofotbanen fra Kiruna til Narvik og videre på skip dominerer i

volum. Den øvrige godstransporten på jernbane er i stor grad knyttet til ARE-forbindelsen (Arctic Railway Express) mellom Narvik via Sverige til Oslo. Forbindelsene er viktige for Nord-Norge, bl.a. for eksport av fisk og som forsyningslinjer for konsumvarer og andre bearbejdede varer til ulike næringsvirksomheter i landsdelen.

U7) Havner på Vestlandet, Midt-Norge, og Nord-Norge til/fra utlandet

Denne utenlandskorridoren representeres av farleden langs kysten. Transportene er i stor grad direkte transport av store volumer råvarer og halvfabrikata til og fra europeiske og andre oversjøiske markeder, ikke minst olje- og gasseksport direkte fra norsk sokkel. Korridoren har koblingspunkt til innenlandskorridorene 4, 7 og 8 fra Stavanger til Kirkenes. Korridoren er også viktig for innenriks sjøtransport av passasjerer og gods. I denne korridoren inngår alle internasjonale flyruter til/fra lufthavner langs kysten fra Rogaland til Finnmark.

15.1.2.1 Grensekryssende transport – Norges deltakelse i internasjonale samarbeidsstrukturer

Regjeringen legger vekt på å delta i samarbeid om å fremme utviklingen av grensekryssende transport, dels på europeisk nivå og dels i regionale samarbeidsfora. Norge deltar både i EUs TEN-T-nettverk, i Northern Dimension Partnership for Transport and Logistics (NDPTL) og i Barents Euro-Arctic Transport Area (BEATA).

Utvikling av transportkorridorer i Europa: TEN-T

Siden 1996 har EU hatt et stort program for utbygging av grensekryssende infrastruktur i Europa: TEN-T (Trans-European Transport Network). Målet med TEN-T er å oppnå et multimodalt europeisk nettverk som integrerer transport på land, til sjøs og i luften. Dette bidrar til velfungerende og effektiv transport i EU, og dermed til å sikre god mobilitet av personer og gods i det indre markedet. Det finnes også TEN-programmer for områdene tele og energi.

TEN-T-programmet finansieres med nasjonale midler. For den infrastrukturen som klassifiseres som del av nettverket i TEN-T, kan landene som deltar i TEN-T søke om økonomisk støtte fra EU til infrastrukturprosjekt. Mellom 10 og 20 pst. av utbyggingskostnadene kan dekkes med slik støtte. Programmet forventes fullført etter 2020, og spiller en viktig rolle med tanke på at EU for-

venter en dobling i trafikkmengden mellom medlemslandene fram mot 2020.

For Norges del reguleres deltagelsen i TEN-T gjennom EØS-avtalen. Norge deltar imidlertid ikke på den finansielle siden av TEN-T. Det har etter 2010 blitt gjennomført en revisjon av programmet. EU-kommisjonen har foreslått en inndeling av TEN-T-nettverket i et omfattende nett («comprehensive network») der all TEN-T-infrastruktur er med, og et kjernenettverk («core network»), som bare omfatter de mest sentrale og viktigste delene av nettverket. Det er grunn til å tro at EU ønsker å prioritere økonomisk støtte til kjernenettverket, og dette gjør at det for mange medlemsland anses som viktig å få klassifisert sin viktigste infrastruktur som del av dette kjernenettverket. I EU-systemet har Kommisjonens forslag vært til førstegangsbehandling i EU-parlamentet og Rådet, og det forventes en andre gangsbehandling rundt årsskiftet 2013–2014.

Den delen av TEN-T-nettverket som er kalt «Det nordiske triangelet» er mest interessant for Norge, da det inkluderer norske infrastrukturforbindelser mellom Norge og utlandet. Det nordiske triangelet inkluderer på norsk side jernbanestrekningen fra Oslo mot Sverige over Kornsjø, vegforbindelsen E6 fra Oslo mot Sverige over Svinnesund, Oslofjordforbindelsen, samt jernbaneforbindelsen mot Sverige over Kongsvingerbanen og vegforbindelsen E18 mot Sverige. Også andre deler av den norske infrastrukturen er klassifisert som TEN-T-nettverk, uten at dette har noen økonomisk gevinst eller kostnad for Norge. Imidlertid må Norge følge EUs krav til nettverket, for eksempel de kravene som framgår av tunneldirektivet og eurovignett direktivet. For veg gjelder dette stort sett europavegene. For norsk jernbane er stort sett all infrastruktur med i TEN-T-nettverket. Havnene i Narvik og Oslo er også inkludert i TEN-T-nettverket.

Northern Dimension Partnership for Transport and Logistics (NDPTL)

For å få mer koordinert og raskere utbygging av infrastruktur og gjøre transport over landegrensene enklere ble det i 2010 opprettet et partnerskap for transport og logistikk i regi av EUs Nordlige Dimensjon. Norge deltar i samarbeidet med Tyskland, Danmark, Polen, Litauen, Latvia, Estland, Sverige, Finland, Russland og Hvite-Russland. Formålet med NDPTL er å bidra til å forbedre transportforbindelser mellom partnerlandene for å stimulere til bærekraftig økonomisk vekst, framskynde iverksetting av infrastrukturprosjekt og effektivisere logistikk og grensepasseringer.

Det skal bl.a. defineres et transportnettverk i regionen, som skal bygge på forlengelser av TEN-T til landene som ikke er EU-medlemmer.

I desember 2012 ble det opprettet et støttefond for NDPTL som skal bidra med midler til utviklingen av prosjektene. Norge er det første landet som har tilført midler til støttefondet. I første rekke vil et fond bidra til studier og analyser, men vil, hvis det blir enighet om det, kunne bidra med midler til investeringer.

Barents Euro-Arctic Transport Area (BEATA)

Under Barentsrådet har det siden 1998 vært en arbeidsgruppe for transport, med representanter for transportministeriene i Norge, Sverige, Finland og Russland. I tillegg har det regionale nivået vært tilstede. Med etableringen av NDPTL ble det nødvendig å drøfte arbeidsdelingen mellom de to institusjonene, som har relativt like målsettinger om å fremme grensekryssende transportforbindelser – men hvor BEATA omfatter et snevrere geografisk område. Fra norsk side er det ønskelig at BEATA-arbeidet videreføres, bl.a. fordi det er en arena som utelukkende har søkelys på nordområdene og de utfordringer av felles karakter som nabolandene står overfor. Transportsystemet i nordområdene bør utvikles koordinert og helhetlig. Derfor har Norge tatt initiativ gjennom Barentssamarbeidet til å utarbeide en grenseoverskridende strategi som trekker opp hvordan transportsystemet i nordområdene bør utvikles. Det er etablert en ekspertarbeidsgruppe med representanter fra transportmyndighetene i de fire Barentslandene som skal utarbeide et forslag til en felles Barents transportplan. I løpet av 2013 skal transportministrene trekke opp linjene for en langsiktig utvikling av transportsystemet i nord på bakgrunn av anbefalingene fra ekspertarbeidsgruppen.

15.2 Prioriteringer i korridorene – samlet oversikt

Investeringsprogrammet i regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023 er et stort løft for utbygging av transportinfrastrukturen i Norge. Satsingen innebærer igangsetting av 71 nye riksveg- og jernbaneprosjekt med kostnadsramme over 750 mill. kr, i tillegg til ferdigstillelse av den store prosjektporteføljen som allerede er i gang ved inngangen til planperioden. Av de nye prosjektene starter 31 opp i første fireårsperiode.

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 ovenfor. I tillegg til den sterke satsingen på strekningsvise riksveg- og jernbaneinvesteringer, legger regjeringen også opp til en fortsatt kraftig satsing på programområdetiltak både på veg og jernbane, samt skredsikring. På vegnettet inkluderer programområdene tiltak som mindre utbedringer, gang og sykkelveg, trafikk-sikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikk og universell utforming. Det etableres et eget program for fornying, herunder å ta igjen etterslep, på riksvegnettet. På jernbane omfatter programområdene oppgradering og utvikling av stasjoner og knutepunkt, sikkerhets- og miljøtiltak, kapasitetstiltak og tekniske tiltak. For sjøtransporten legges det opp til flere viktige farledstiltak og fortsatt satsing på navigasjonsinfrastrukturen samt trafikkovervåking og -kontroll.

I *korridor 1* mellom Oslo og Svinesund vil hovedinnsatsen i planperioden være knyttet til utbygging av jernbanen. Det legges opp til at utbygging av nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski startes opp ved inngangen til planperioden med sikte på ferdigstillelse i 2020. Parsellen Sandbukta - Moss - Såstad startes opp slik at prosjektet kan ferdigstilles tidligst mulig i siste seksårsperiode. Innen utgangen av 2024 skal det bygges sammenhengende dobbeltspor til Seut/Fredrikstad. Dette vil gi betydelige gevinster mht. redusert reisetid og mulighet for flere avganger for persontogtrafikken, og bedre kapasitet for godstrafikken på Østfoldbanen. Tiltakene er sentrale elementer i InterCity-utbyggingen og vil kunne bidra til å utvide pendlingsområdet rundt Oslo og til å danne en funksjonell bo- og arbeidsmarkedsregion i dette området. Økt kapasitet vil dessuten gi mulighet for flere avganger på den innerste delen av eksisterende Østfoldbane (Oslo S – Ski). Dette vil gi toget en enda viktigere rolle i kollektivtransportsystemet i Oslo-området og vil være et viktig bidrag til å nå målet om at veksten i persontransport i de største byene skal skje med miljøvennlig transport. For sjøtransportens del legges det opp til at farleden inn til Oslo og Borg havner skal utbedres.

I *korridor 2* mellom Oslo – Ørje/Magnor er hovedprioriteringene knyttet til utbygging av E18 og E16. På jernbanesiden vil kapasitetsøkning på Kongsvingerbanen bli vurdert for å kunne kjøre flere/lengre tog på strekningen.

I *korridor 3* mellom Oslo, Grenland, Kristiansand og Stavanger vil det bli gjort store investeringer i både veg og jernbane. Riksveginvesteringene i korridoren vil innebære, med noen unntak, at vi oppnår sammenhengende firefelts veg på E18 fra Oslo til Kristiansand. I tillegg vil omfattende utbygging av

midtrekkverk føre til at flere delstrekninger videre vestover mot Stavanger også vil bli møtrefri veg. På jernbanen går investeringene til ferdigstillelse av pågående utbyggingsprosjekt på Vestfoldbanen, samt nye dobbeltsporparseller mellom Nykirke – Barkåker og Drammen – Kobbervikdalen, slik at det innen utgangen av 2024 er sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg. Med dette vil en oppnå kraftige reisetidsgevinster på strekningen og kapasitet til å kunne tilby høyere frekvens på IC-togene til og fra Tønsberg. Reduserte reisetider og flere avganger vil være viktig for å utvide pendlingsområdet rundt Oslo, men vil også knytte Grenland og Vestfold tettere sammen. I korridoren skal også innseilingen til Grenland havn utbedres, mens Avinor planlegger større investeringer ved Stavanger lufthavn, Sola.

Utbygging av *korridor 4* mellom Stavanger, Bergen, Ålesund og Trondheim, sammen med strekningen Kristiansand – Stavanger, er et hovedsatsingsområde for regjeringen, jf. ambisjonen om å binde Vestlandet sammen gjennom en opprustet og ferjefri E39. I korridoren går investeringene i hovedsak til utbygging av ulike strekninger på E39, og med reisetidsforbedringene en her vil oppnå legges det til rette for å redusere avstandskostnadene for næringslivet og for utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner i denne landsdelen. Avinor planlegger kapasitetsrelaterte investeringer ved Bergen lufthavn, Flesland, for å møte forventet trafikkvekst. Et viktig prosjekt i korridoren for sjøtransporten er Stad skipstunnel, et farledsprosjekt som vil redusere ulykkesrisikoen og bedre framkommeligheten langs kysten. Prosjektet vil kunne startes opp i siste seksårsperiode.

I *korridor 5* mellom Oslo og Bergen/Haugesund vil det bli gjort store investeringer i både veg og jernbane. Med veginvesteringene vil en få knyttet Østlandet og Vestlandet bedre sammen gjennom reisetidsgevinster som oppnås på E16 og E134. På jernbanen vil investeringene i hovedsak gå til dobbeltspor på strekningen Bergen – Arna, og med dette sikre økt frekvens på denne sterkt trafikkerte strekningen. Lokaltogtilbudet mellom Bergen og Arna vil med dette bli en mer integrert del av kollektivtransportsystemet i Bergensområdet. I tillegg gir dobbeltsporet redusert framføringstid og økt kapasitet for godstransporten på Bergensbanen. Det vil også bli prioritert tiltak på strekningen Arna – Voss, samt oppstart av Ringriksbanen (Sandvika – Hønefoss) som vil gi en vesentlig innkorting av Bergensbanen.

I *korridor 6* mellom Oslo og Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund vil det også bli gjort store investeringer i både veg og jernbane. Større deler av veginvesteringene går til

videre utbygging av E6 og betydelige reisetidsgevinster mellom Oslo og Trondheim/Ålesund vil bli oppnådd. Jernbanesatsingen i korridoren omhandler i hovedsak utbygging av sammenhengende dobbeltspor på Dovrebanen til Hamar innen utgangen av 2024, og utbygging av godsterminalen på Alnabru i Oslo som vil gi kapasitetsforbedringer for godstransporten. Innenfor luftfarten vil bygging av ny terminal ved Oslo lufthavn, Gardermoen, som er det største enkeltprosjektet i Avinors investeringsportefølje, gi en betydelig økning i lufthavnas kapasitet og bidra til å styrke lufthavnas rolle som trafikknutepunkt for hele landet.

I *korridor 7* mellom Trondheim og Bodø med armer til svenskegrensen prioriteres utbedring av E6 fra Grong i Nord-Trøndelag og videre gjennom Helgeland fram til Saltfjellet. Utbyggingen av Kvitthamar – Åsen igangsettes i siste seksårsperiode. Jernbanesatsingen i korridoren omhandler i hovedsak modernisering og elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen, samt fjernstyring av Nordlandsbanen. Innseilingen til Bodø havn vil bli utbedret. Avinor planlegger kapasitetsrelaterte investeringer ved Trondheim lufthavn, Værnes.

I *korridor 8* mellom Bodø og Kirkenes er de viktigste prioriteringene knyttet til utbedring av flere strekninger på E6. E6 vest for Alta ferdigstilles i perioden. Videre fjernes en flaskehals for tungtransporten når utbyggingen av E6 ved Sørkjosfjellet står ferdig. Utbygging av tunnel på E6 gjennom Nordnesfjellet prioriteres for å unngå skredfaren på dagens veg. På jernbanen prioriteres tiltak for kapasitetsutvidelse for gods på Ofotbanen. Innseilingen til Tromsø havn og Polarbase, Hammerfest, vil bli utbedret.

Gjennomføring av den planlagte innsatsen i alle korridorer vil ved utgangen av planperioden bl.a. resultere i at:

- Innen utgangen av 2024 vil det være sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Seut/Fredrikstad, Tønsberg og Hamar. Dette vil gi reduserte reisetider og legge til rette for flere avganger på disse strekningene.
- Innen utgangen av 2026 ferdigstilles parseller som gir mulighet for halvtimesavganger til Sarpsborg og Skien, økt godskapasitet på Dovre- og Østfoldbanen, høyere driftsstabilitet på alle tre IC-strekninger og potensial for kvartersavganger i indre IC i rushtiden der det er marked for det.
- Det oppnås følgende reisetidsreduksjoner på InterCity-strekningene innen utgangen av 2024: om lag 20 minutter på strekningen Oslo – Halden, om lag 35 minutter på strekningen Oslo – Skien og om lag 25–30 minutter på strekningen

Oslo – Lillehammer. Innen utgangen av 2026 oppnås en ytterligere reisetidsreduksjon mellom Oslo – Halden på om lag 9 minutter.

- 1280 km riksveg er åpnet for trafikk. Særlig i korridor 4 (Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim), korridor 6 (Oslo – Trondheim med tilknytninger) og korridor 7 (Trondheim – Bodø med tilknytninger) vil mange kilometer riksveg bli åpnet for trafikk.
- 400 km to- og trefelts riksveger vil få midtrekkverk. I tillegg kommer møtefri veg pga. ny firelts veg. Særlig korridor 6 (Oslo – Trondheim med tilknytninger) vil få mange kilometer midtrekkverk.
- Om lag 370 km riksveg vil få gul midtlinje. Den største forbedringen i antall km er i korridor 8 (Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med tilknytninger) og korridor 4 (Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim).
- Det tilrettelegges i alt 750 km for gående og syklende på riksvegnettet i planperioden, av dette om lag 240 km i byer og tettsteder.
- Det ventes en reduksjon i antallet drepte og hardt skadde i vegtrafikken på om lag 70 personer. De største effektene er ventet i korridor 3 (Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger) og korridor 6 (Oslo – Trondheim med tilknytninger).
- Det oppnås betydelige reisetidsgevinster på følgende vegstrekninger: om lag 17 minutter på strekningen Kristiansand – Stavanger, om lag 13 minutter på strekningen Oslo – Kristiansand, om lag 26 minutter på strekningen Stavanger – Bergen, om lag 15 minutter på strekningen Bergen – Ålesund, om lag 17 minutter på strekningen Ålesund – Trondheim, om lag 20 minutter på strekningen Oslo – Hemsedal – Bergen, om lag 27 minutter på strekningen Oslo – Dombås – Trondheim, om lag 35 minutter på strekningen Oslo – Ålesund og om lag 15 minutter på strekningen Trondheim – Bodø.

Tabell 15.1 viser de samlede investeringsrammene fordelt mellom de åtte transportkorridorene. I tillegg vises forventet annen finansiering.

15.2.1 Investeringer i luftfartssektoren

Avinor er organisert som et aksjeselskap og selskapets investeringer er således ikke en del av planrammen og blir ikke vedtatt i Nasjonal transportplan. Investeringene i Avinor som det er gjort rede for i korridoromtalene nedenfor tar utgangspunkt i selskapets gjeldende investeringsplaner for NTP-perioden. Avinor vil løpende måtte tilpasse investeringsnivået til selskapets finansielle handlingsrom.

Tabell 15.1 Samlede investeringer i riksveger, jernbane og farleder i korridorene i 2014–2023. Mill. 2013-kr

Korridor		Statlige mid-		
		Statlige midler 2014–2017	ler 2014– 2023	Annen finansiering
1 Oslo – Svinesund – Kornsjø	– Riksveginvesteringer	440	1 190	1 900
	– Jernbaneinvesteringer	12 765	26 810	
	– Farledsinvesteringer	627	627	
	Sum	13 832	28 627	1 900
2 Oslo – Ørje– Magnor	– Riksveginvesteringer	2 230	5 460	5 000
	Sum	2 230	5 460	5 000
3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger	– Riksveginvesteringer	4 840	19 830	25 330
	– Jernbaneinvesteringer	8 420	17 585	
	– Farledsinvesteringer		285	
	Sum	13 260	37 700	25 330
4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim	– Riksveginvesteringer	4 940	18 230	18 690
	– Farledsinvesteringer	184	1 709	
	Sum	5 124	19 939	18 690
5 Oslo – Bergen/ Haugesund m/arm via Sogn til Florø	– Riksveginvesteringer	8 510	18 020	12 910
	– Jernbaneinvesteringer	2 430	5 210	
	Sum	10 940	23 230	12 910
6 Oslo – Trondheim m/armar til Åle- sund, Kristiansund og Måløy	– Riksveginvesteringer	8 350	21 400	15 160
	– Jernbaneinvesteringer	2 710	17 950	
	Sum	11 060	39 350	15 160
7 Trondheim – Bodø m/armar til Sverige	– Riksveginvesteringer	2 100	7 960	4 810
	– Jernbaneinvesteringer	800	4 140	
	– Farledsinvesteringer	124	574	
	Sum	3 024	12 674	4 810
8 Bodø – Narvik– Tromsø – Kirkenes m/armar	– Riksveginvesteringer	6 310	12 270	1 400
	– Jernbaneinvesteringer *	1 095	1 615	
	– Farledsinvesteringer	194	926	
	Sum	7 599	14 811	1 400
Ikke korridor- fordelte midler	Veg (ikke korridorfordelte midler til veg- investeringer som programområder, fornyelse, planlegging, ikke rutefordelte midler)	22 200	72 630	12 316
	Jernbane			
	– programområder, inkl. Oslo-prosjektet, ny grunnrute, robusthet i Oslo mv.	6 115	18 930	
	– planleggingsmidler til IC i første fireårsperiode (ekskl. Sandbukta – Moss – Såstad)**	1 680		
Sum		97 064	273 351	97 516

* Omfatter kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen som i budsjettssammenheng er en del av programområdet «kapasitet».

** Jernbaneverket vil bli gitt i oppdrag å utarbeide en nærmere spesifikk utbyggingsstrategi for IC-strekningene. Det settes av midler i første fireårsperiode til planlegging av IC-parseller med anleggsstart i siste seksårsperiode. Midlene er sjablongmessig fordelt på de tre InterCity-korridorene (korridor 1, 3 og 6) i tiårsperioden.

15.2.2 Store investeringsprosjekt

Tabell 15.2 viser riksveg- og jernbaneprosjekt med en kostnadsramme over 750 mill. kr som

starter opp i 2014–2017, fordelt på de ulike transportkorridorene.

I kapittel 15.3 omtales prosjektene med nøkeltall og virkningsberegninger. Større prosjekt

Tabell 15.2 Riksveg- og jernbaneprojekt over 750 mill. kr som startes opp i 2014–2017. Mill. 2013-kr. Kostnadsoverslag per 1.1.2013

Korridor	Prosjekt	Kostnads- overslag	Statlige midler 2014–2017	Statlige midler 2014–2023	Annen finansiering
1 Oslo – Svinesund – Kornsjø	Jernbane:				
	Oslo – Ski, nytt dobbeltspor (inkl. Ski hensetting)	18 400 ¹	12 155	18 400	
	Sandbukta – Moss – Såstad	5 220	300	5 220	
2 Oslo – Ørje – Magnor	Veg:				
	E18 Knapstad – Retvedt og Riksgrensen – Ørje	1 830 ¹	800	1 150	680
	E16 Herbergåsen – Nybakk	2 500	190	1 200	1 300
	E16 Olum – Jevnaker – Eggemoen	2 250	190	940	1 310
3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger	Veg:				
	E18 Lysaker – Ramstadsletta	10 100	550	2 200	7 900
	E18 Bommestad – Sky	3 650 ¹	900	1 150	2 500
	E18 Rugtvedt – Dørdal	3 320	340	2 040	1 280
	E18 Tvedestrand – Arendal	4 400	150	3 270	1 130
	Rv 23 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 ⁵	2 830	300	880	1 950
	Rv 23 Dagslett – Linnes	1 840	140	660	1 180
	E39 Ålgård – Sandved	3 150	190	1 120	1 840
E39 Søgne – Lyngdal	7 530	200	1 720	1 060	
4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim	Veg:				
	E39 Rogfast	12 200	250	2 450	9 500
	E39 Svegatjørn – Rådal	6 000 ¹	1 300	3 400	2 600
	Rv 555 Sotrasambandet	7 000	200	2 000	5 000
	E39 Betna – Vinjeøra – Stormyra	1 600	170	1 600	
5 Oslo – Bergen/ Haugesund m/arm via Sogn til Florø	Veg:				
	E134 Damåsen – Saggrenda	3 200 ¹	750	1 390	1 810
	E16 Sandvika – Wøyen	3 100 ¹	800	1 120	1 980
	E16 Bagn – Bjørgø	1 200	220	880	320
	E16 Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen	1 450	1 300	1 450	
	Jernbane: Bergen – Fløen – Ulriken – Arna ³	3 419	2 430	3 210	
6 Oslo – Trondheim m/armer til Åle- sund, Kristiansund og Måløy	Veg:				
	E6 Vindalsliene – Korporals bru	800	200	570	230
	E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen	2 500	900	1 200	1 300
	Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjør- net	3 200	250	1 230	1 970
	Jernbane: Alnabru godsterminal	2	200	3 535	
7 Trondheim – Bodø m/armer til Sverige	Veg:				
	E6 Helgeland og Brattås – Lien	3 830	1 350	2 810	1 020
	Rv 80 Hunstadmoen – Thallekryssset	1 840	410	410	1 430
	Jernbane: Modernisering av Trønderbanen og Meråkerbanen ⁴	3 950	800	3 950	
8 Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes m/armer	Veg:				
	E6 Sørkjøsfillet	900	700	900	
	E6 Indre Nordnes – Skardalen	990	990	990	

¹ Antatt restbehov 1.1.2014.² Jf. egen omtale av Alnabru i kapittel 10 og under omtalen av korridor 6.³ I Prop. 1 S (2012–2013) er det satt av midler til mulig oppstart av prosjektet i 2013.⁴ I modernisering ligger de tre elementene elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen, stasjonstiltak og dobbeltspor Hell – Værnes. I Prop. 1 S (2012–2013) er det satt av midler til mulig oppstart av Hell – Værnes.⁵ Det er ikke tatt stilling til om det skal bygges bru eller nytt tunneløp.

som startes opp i siste del av planperioden (2018–2023) er også omtalt, men med en lavere detaljeringsgrad. For mange av prosjektene pågår planleggingen fortsatt. Det må derfor forventes endringer både i kostnadsanslag og finansieringsplan etter hvert som prosjektene blir mer detaljert. I tillegg kommer eventuelle kostnadsendringer for allerede igangsatte/vedtatte prosjekt. Behov for endringer vil bli vurdert både i forbindelse med etatens arbeid med handlingsprogrammet for perioden 2014–2017, i forbindelse med framlegging av bompengesaker og i forbindelse med de årlige budsjetter.

Virkningene for IC-prosjektene på jernbane har blitt beregnet med et nytt referansealternativ sammenliknet med de opprinnelige beregningene som lå i etatens planforslag. Det opprinnelige referansealternativet ivaretok ikke at trafikken ble større enn kapasiteten tilsa. Videre har Jernbaneverket i beregningene redusert kostnadene i utbyggingsalternativet for IC der dette ikke påvirker tilbudet for de reisende.

I beregningene for jernbaneprosjekt er det ikke inkludert tall for endringer i transportkostnader i distriktene. Begrunnelsen er at hovedandelen av persontrafikken med tog er knyttet til det sentrale Østlandsområdet og andre regionsentra. Godstrafikk med tog går også mellom regionsentra og påvirker således ikke transportkostnadene i mellomliggende distrikter.

15.3 Korridorene – transportutvikling, utfordringer og investeringer

15.3.1 Korridor 1: Oslo – Svinesund/Kornsjø

15.3.1.1 Korridorens rolle og betydning i transportsystemet

Korridoren er hovedtransportåren for landbasert gods- og persontransport mellom Norge og Europa. Korridoren er en del av «Det nordiske triangel» Oslo – København – Stockholm, som inngår i EUs strategi for utbygging av et transeuropeisk transportnettverk (TEN-T).

I de senere årene har det vært en sterk befolknings- og sysselsettingsvekst i hele korridoren. I Østfold har det tradisjonelt vært mye industrivirksomhet, men privat tjenesteyting har blitt viktigere de siste ti-femten årene. Sysselsettingsveksten har vært spesielt stor langs Østfoldbanen og E6. Det er økende arbeidspendling til og fra Østfold mot Oslo og Akershus. Folloregionen er et typisk bostedsområde, hvor over 70 pst. av

arbeidstakerne pendler ut av regionen, i hovedsak til Oslo.

Hovedårene og knutepunktene i korridoren er:

- E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger.
- Østfoldbanen, Oslo – Kornsjø.
- Østfoldbanen, Østre linje.
- Farleden fra Oslo til Ytre Oslofjord og stamnetthavnene Oslo, Borg og Moss.
- Moss lufthavn, Rygge (utenfor Avinor).

59 pst. av importen og 53 pst. av eksporten over land fraktes over Svinesund. Korridoren har stor regional betydning ettersom den knytter Østfold sammen med hovedstadsområdet. Østfoldbanen er blant landets mest trafikkerte banestrekninger for persontransport, og spiller en betydelig rolle for nærtrafikken mellom Oslo, Ski, Moss og Mysen, og for regiontrafikken mellom Oslo, Fredrikstad, Sarpsborg og Halden. Veg og bane knytter byene sammen, slik at området i økende grad utgjør en felles bo-, arbeids- og serviceregion. Korridoren fungerer også som en hovedåre for lokalt næringsliv. Økt kapasitet og kvalitet på transporttilbudet er viktig for at området skal videreutvikles som en attraktiv og konkurransedyktig region.

Farleden for nyttetraffikk til Oslo er blant de mest trafikkerte farledene med i gjennomsnitt 10–15 større daglige skipsanløp til Oslo havn. Dette betyr at det nesten til enhver tid er skip på veg inn eller ut i dette farvannet. Havnene har en vesentlig del av importen av konsumvarer til Norge, hvor Oslo havn er den største havna, mens Moss havn er stor på containertraffikk. Terminalen på Sydhavna i Oslo vil få mer enn fordoblet kapasitet når den står ferdig tidlig i perioden.

15.3.1.2 Transportvolum og transportmiddelfordeling

Alle transportformene er representert i korridoren. Den innenlandske transporten i korridoren bærer preg av at det er en videreføring av utenlandskorridor U1, med store trafikkmengder og korte avstander. Sjøtransporten i korridoren preges av stor og sammensatt trafikk i form av olje-, gass- og bulkskip, containertraffikk, kombinerte passasjer- og godsferjer og en betydelig cruisetraffikk. Havnene i korridoren har om lag 5 pst. av lastet og losset godsmengde i norske havner.

Det har vært en økning i antall vogntog og semitrailere som passerer ved Svinesund, og andelen gods på veg er økende. En høy andel av



Figur 15.3 Vegprosjekt Sør-Norge 2014–2023

godset kommer fra Sverige og i økende grad fra Øst-Europa. Godstransporten på Østfoldbanen domineres av intermodal godstransport mellom Oslo og Østfold og mellom Sverige og kontinentet, samt nasjonale vognlast- og tømmer tog. Jernbanens markedsandel er lav sammenliknet med andre banestrekninger.

Persontransporten internt i korridoren utføres hovedsakelig med personbil, men trafikken varierer sterkt på ulike deler av vegnettet. Inn mot Oslo er ÅDT over 90 000, mens det på strekninger på rv 22 sør i Akershus og i indre Østfold er ÅDT på under 4 000. Østfoldbanen (IC-tog og lokaltog)



Figur 15.4 Vegprosjekt Nord-Norge 2014–2023

hadde om lag 14,4 mill. passasjerer i 2011, og er viktig for pendlertrafikken inn og ut av Oslo.

Det er flere ekspressbusslinjer til og fra Oslo mot Østfold og Sverige. Kollektivtilbudet til Moss lufthavn, Rygge, består bl.a. av flybuss og direkte skyttelbuss mellom Rygge stasjon og lufthavna.

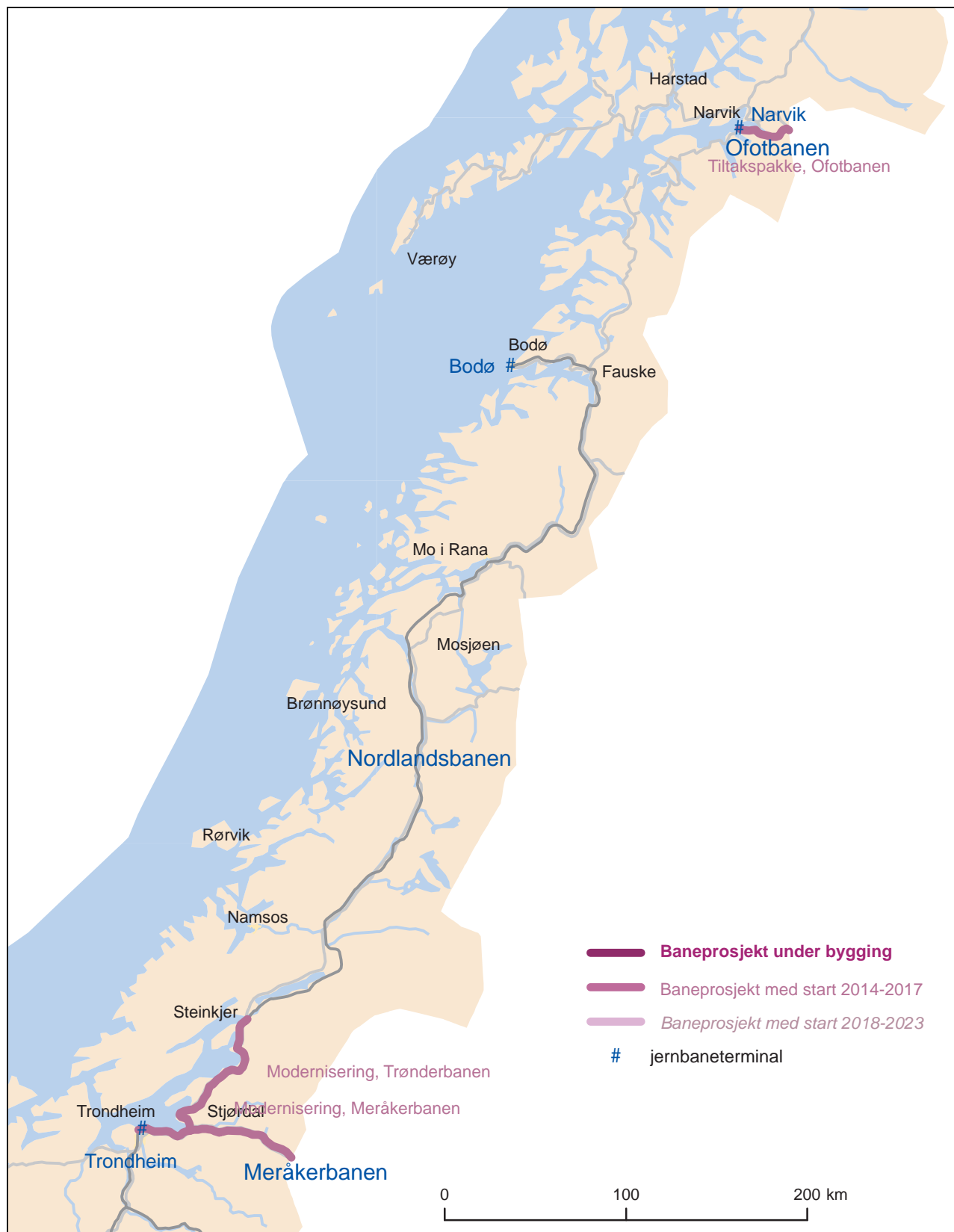
15.3.1.3 Flaskehalsar og utfordringar i korridoren

- Stor vekst i vegtrafikken, særleg på E6. Økende avviklingsproblemer på store deler av vegnettet i og rundt Oslo, og på de tunge hovedfartsårene til Oslo fra nord og øst. Lav fram-



Figur 15.5 Jernbaneprosjekt Sør-Norge 2014–2023

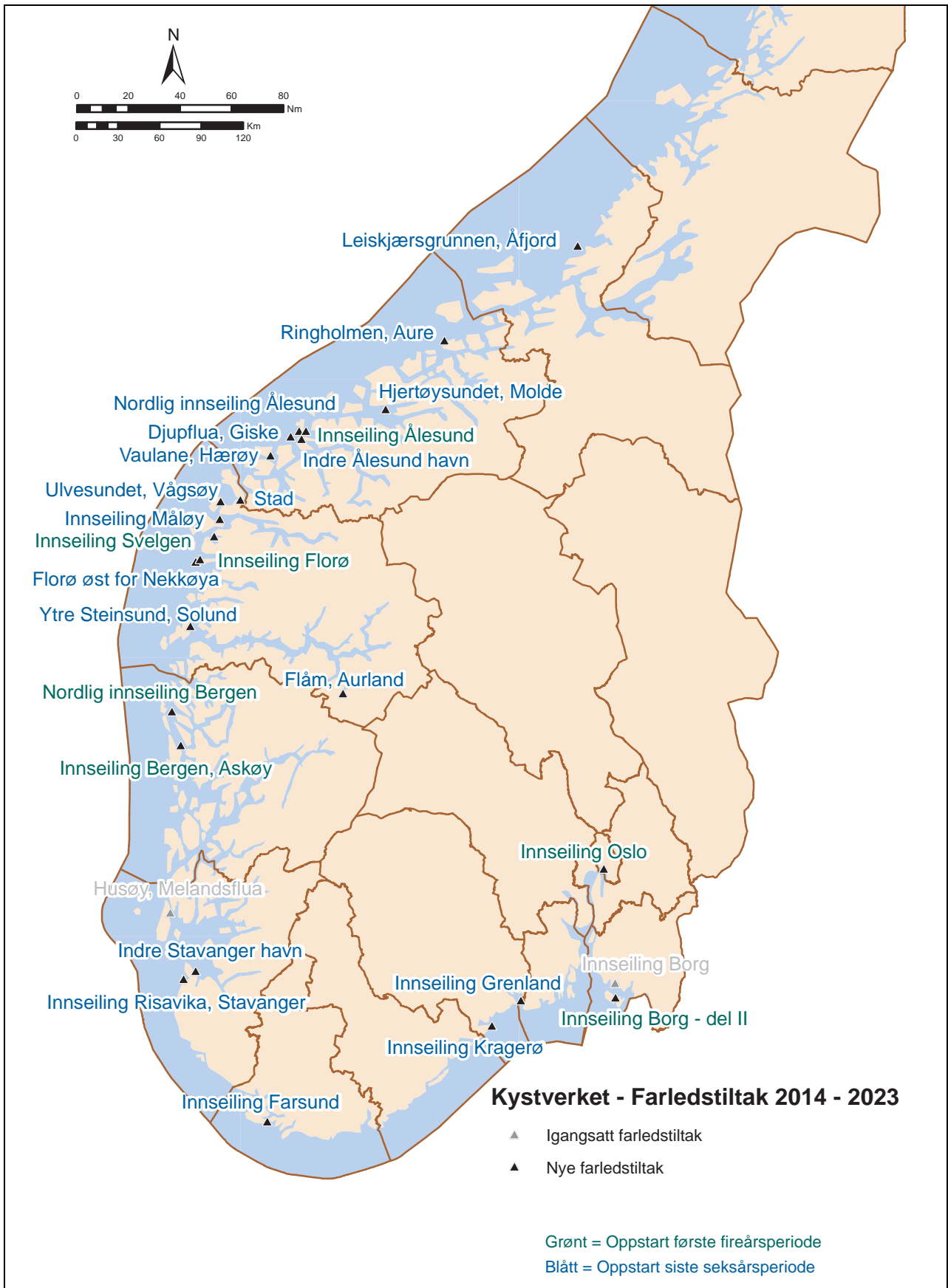
- kommelighet for kollektivtransporten på veg. Økte klimagassutslipp fra vegtrafikken.
- Forfall på riksvegnettet, hvorav en relativt stor andel er knyttet til tunneler.
- Lav kapasitet, framføringshastighet og punktlighet på Østfoldbanen for både gods- og persontransport. Strekningen Oslo – Ski er overbelastet og strekningene som er enkeltsporet



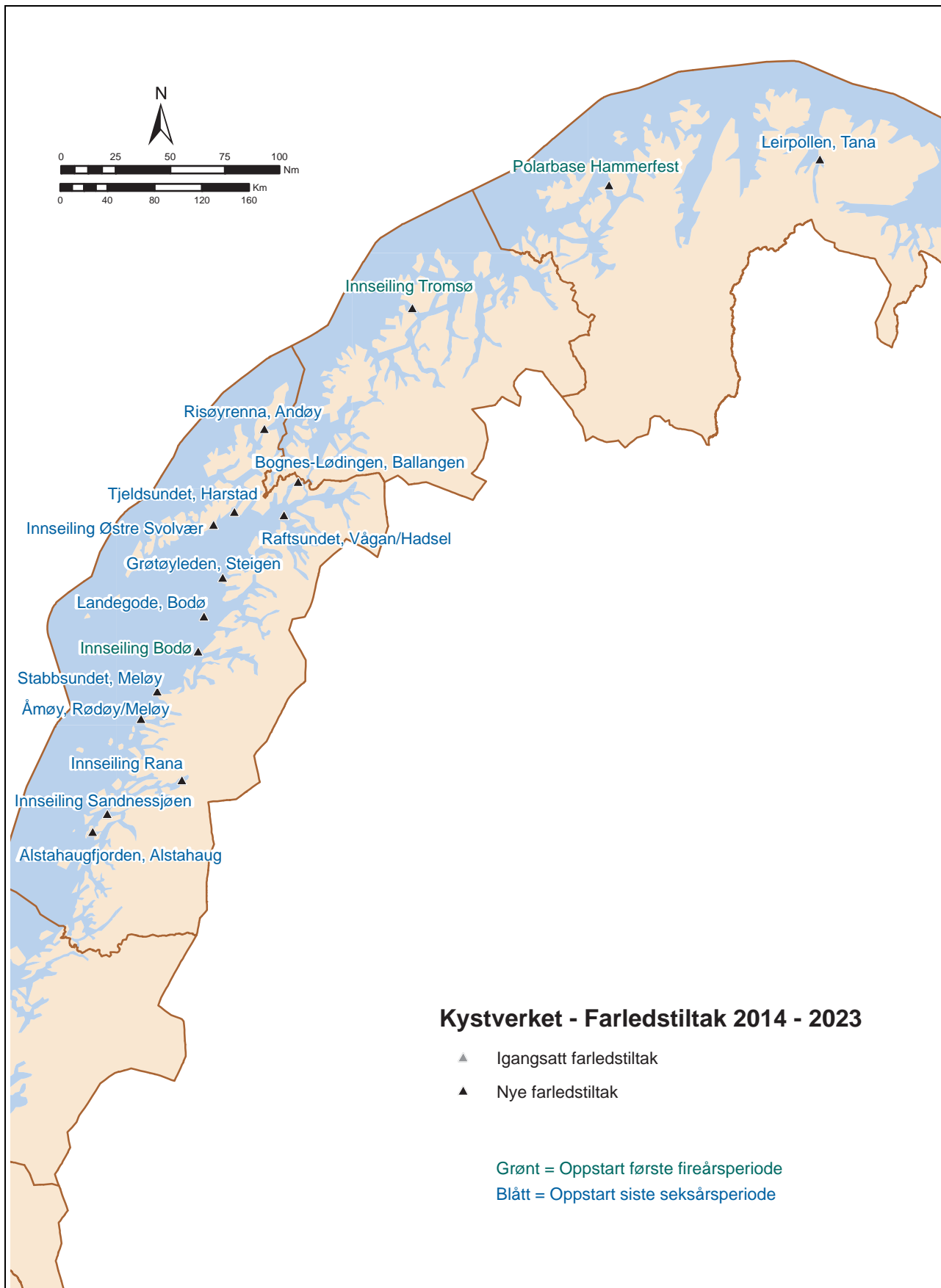
Figur 15.6 Jernbaneprojekt Nord-Norge 2014–2023

med kryssingsspor gir store begrensninger for mulig togtilbud. Det er ikke kapasitet til et togtilbud som står i forhold til etterspørselen før bl.a. nytt dobbeltspor Oslo – Ski er ferdig.

- En enkel og entydig farled for nyttetraffikk i Oslofjorden er viktig for å opprettholde størst mulig sikkerhet til sjøs.



Figur 15.7 Farledsprosjekt Sør-Norge 2014–2023



Figur 15.8 Farledsprosjekt Nord-Norge 2014–2023

Tabell 15.3 Rammer til store prosjekt i korridor 1. Mill. 2013-kr

		2014–2017	2014–2023	Annen finansiering
Veg	Vedtatte/igangsatte prosjekt	50	50	340
	Nye prosjekt	390	1 140	1 560
	Sum	440	1 190	1 900
Jernbane	Vedtatte/igangsatte prosjekt	310	310	
	Nye prosjekt	12 455	26 500	
	Sum	12 765	26 810	0
Sjø	Vedtatte/igangsatte prosjekt	138	138	
	Nye prosjekt	489	489	
	Sum	627	627	0
Sum		13 832	28 627	1 900

- Dårlig veg- og baneforbindelse mellom Oslo havn og jernbaneterminalen på Alnabru.

15.3.1.4 Gjennomførte KVV/KS1 i korridoren

Regjeringen har på bakgrunn av KVV/KS1 fastlagt prinsipper for videre utvikling av transport-systemet i Nedre Glommaregionen. Videre planlegging skal ta utgangspunkt i et konsept som samsvarer med vedtatt bypakke i Fredrikstad og i et konsept som omfatter tiltak i Sarpsborg og Fredrikstad. Dette innebærer satsing på miljøvennlig transport og fokus på formålstjenlig håndtering av kollektivtrafikken. Det skal startes med tiltak som er felles i de to konseptene. Planleggingen skal ses i sammenheng med planene for utviklingen av togtilbudet på Østfoldbanen. Videre planlegging skal ta hensyn til dyrket mark.

Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVV) for hovedvegsystemet i Moss og Rygge. KVV-en er sendt til ekstern kvalitetssikring KS1. Departementet vil legge opp til videre planlegging når valg av konsept er avklart.

Regjeringens strategi for utviklingen av Østfoldbanen, bygger blant annet på gjennomført KVV/KS1 for IC-strekningene.

15.3.1.5 Hovedprioriteringer og virkninger

Hovedprioriteringen i denne korridoren er utbygging av jernbanen. Både Follobanen og de øvrige prosjektene på Østfoldbanen vurderes som kandidater til den nye ordningen med Prioriterte prosjekt. En stor del av investeringene i korridoren

går til utbygging av Follobanen som både er et sentralt element i InterCity-utbyggingen på Østlandet, og en forutsetning for å kunne gi et tilbud i lokaltogtrafikken sør i Oslo-området som kan møte den betydelige etterspørselen. Videre ferdigstilles sammenhengende dobbeltspor til Seut/Fredrikstad innen utgangen av 2024, noe som vil gi en reduksjon i reisetid på toget på strekningen Oslo S til Halden på om lag 20 minutter (fra 1 time 45 minutter til 1 time og 25 minutter). Reisetiden vil bli ytterligere redusert når dobbeltspor fram til Sarpsborg står ferdig innen utgangen av 2026 (fra 1 time og 25 minutter til 1 time og 16 minutter). Reisetiden blir også redusert på lokaltogene til Moss og Mysen som kan benytte Follobanen. Ved å flytte IC-togene og de lange lokaltogene (Moss/Mysen) til Follobanen, frigjøres det kapasitet på Østfoldbanen mellom Ski og Oslo. Dette gir mulighet for langt flere avganger for fullstoppende lokaltog. Mens redusert reisetid på de lengre strekningene (sør for Ski) bidrar til å utvide pendlingsområdet rundt Oslo, bidrar økt tilbud for de fullstoppende lokaltogene til at områdene som allerede er en del av det funksjonelle Oslo-området integreres bedre i byens øvrige kollektivtransportssystem. Hovedoppgaven til toget vil fortsatt være transport for pendlere, men særlig lokaltog på innerstrekningen vil i større grad enn i dag også kunne ha en viktig rolle for de reisendes transport til og fra andre aktiviteter enn arbeid, først og fremst mellom Oslo og de nærmeste nabokommunene.

På vegsiden prioriterer regjeringen midler til utbygging av prosjekt på riksvegnettet i Nedre Glommaregionen, ny bru på rv 22 over Glomma i

Fetsund og utbygging av E6 inn mot Oslo for å bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken og tungtransporten, noe som også bidrar til å avlaste E18 Mosseveien. I løpet av planperioden vil en med disse investeringene på vegsiden oppnå ferdigstilling av om lag 11 km veg og 7 km midtrekkverk. Videre vil en oppnå en reduksjon i antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker i denne korridoren på om lag én person. For sjøtransportens del er det framkommelighet og sikkerhet i farledene til Borg havn og Oslo havn som er prioritert. Dette vil også gjøre det mulig for større fartøy å anløpe havnene.

15.3.1.6 Riksveginvesteringer i korridoren

E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger

Utbygging av rv 22 til firefelts veg mellom Lillestrøm og Fetsund i Akershus som starter i 2013, vil bli fullført i første fireårsperiode.

I første fireårsperiode prioriteres utbygging av rv 110 Simo – Ørebekk i Østfold som firefelts veg. Ett av feltene i hver retning reserveres for kollektivtrafikk, eventuelt som sambruksfelt. Prosjektet har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk nettonytte. Regjeringen mener det likevel er viktig å prioritere prosjektet fordi det inngår i forslag til en bypakke for Nedre Glomma som har til formål å redusere personbiltrafikken gjennom et bedre tilbud til reisende med sykkel og kollektivtransport. Bypakken med alle tiltakene sett under ett har en positiv beregnet samfunnsøkonomisk nettonytte. Bypakken utvikles med grunnlag i KVVU/KS1 for Transportsystemet for Nedre Glommaregionen som ble behandlet av regjeringen i 2012. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av bypakken. Rv 22 fra Glommakryssingen og videre sørover mot E18 har variabel standard. Det legges opp til å gjennomføre en KVVU for rv 22/rv 111 Fetsund – Sarpsborg – Fredrikstad. I tillegg til at vegen har mye lokal- og regionaltrafikk, er dette også en alternativ rute til E6 nord ved Lillestrøm og E6 sør ved Fredrikstad.

Siste seksårsperiode

I siste seksårsperiode prioriteres statlige midler på E6 i Oslo til å starte utbyggingen av Mangle-
rudprosjektet. Ettersom prosjektet er i en svært tidlig planfase, er det ikke gjennomført samfunnsøkonomiske beregninger av prosjektet. Prosjektet er prioritert i revidert avtale om Oslopakke 3. I tillegg til bedre framkommelighet for kollektivtrafik-

ken og redusert miljøbelastning i boligområdene, gir prosjektet bedre forhold for godstrafikken til Alnabru og Sydhavna, samt avlastning av E18 Mosseveien. Se også omtale av Oslopakke 3 i bykapitlet.

På rv 22 i Akershus prioriterer regjeringen statlige midler til bygging av ny bru over Glomma med tilstøtende veg i forlengelsen av prosjektet Lillestrøm – Fetsund. Prosjektet vil løse dagens køproblemer fra Garderveien og østover mot Kringenkrysset. Dagens tofelts veg har en årsdøgntrafikk på om lag 16 000 kjøretøy. Prosjektets samfunnsøkonomiske nytte er ennå ikke beregnet ettersom det fortsatt utredes ulike alternativ for kryssingen av Glomma. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen.

15.3.1.7 Jernbaneinvesteringer i korridoren

Østfoldbanen er en av de tettest trafikkerte jernbanestrekningene i Norge. Banen trafikkeres av både godstog og persontog. Persontogtilbudet består av IC-tog mellom Oslo og Halden/Gøteborg, lange lokaltog til Moss og Mysen/Rakkestad og fullstoppende lokaltog til Ski. Mellom Ski og Sarpsborg er banen delt mellom Østre linje (Mysen – Rakkestad – Sarpsborg) og Vestre linje (Moss – Sarpsborg). Deler av dagens Østfoldbane er overbelastet i rushtiden, og mulighetene for en tilbudsforbedring for både lokaltrafikk-, IC- og godskunder er begrenset uten at det gjennomføres betydelige infrastrukturforbedringer.

Det legges opp til at byggingen av nytt dobbeltspor Oslo – Ski (Follobanen) starter opp ved inngangen til planperioden og det tas sikte på at prosjektet ferdigstilles i 2020. Follobanen gir mulighet for et helt nytt togtilbud i denne korridoren. Dobbeltsporet gir en lenge etterspurt kapasitetsøkning, i tillegg til en betydelig reduksjon i reisetiden. Når Follobanen åpner kan togtrafikken separeres slik at knutepunktstoppende tog (IC-tog og lange lokaltog) benytter den nye banen, mens de fullstoppende lokaltogene mellom Oslo og Ski benytter den gamle Østfoldbanen på strekningen. Dette gir mulighet for økt frekvens og reduserte reisetider for knutepunktstoppende tog. For de fullstoppende lokaltogene på innerstrekningen vil reisetiden bli som i dag, men det vil være kapasitet til å kjøre med en høyere frekvens.

Tog til/fra Østre linje vil kunne benytte Follobanen når den nye banen åpner for trafikk. Det vil være tilstrekkelig kapasitet på Ski stasjon til å kunne håndtere den økte trafikken som er planlagt fra det tidspunkt Follobanen står ferdig. På

lengre sikt, når en mer omfattende utbygging av Østfoldbanens Vestre linje er gjennomført og antall tog som passerer over Ski stasjon øker ytterligere, kan imidlertid den eksisterende innføringen av Østre linje til Ski stasjon medføre kapasitetsutfordringer dersom disse togene skal kunne benytte Follobanen. Samferdselsdepartementet vil derfor våren 2013 gi Jernbaneverket i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) for å vurdere hvordan de eventuelle langsiktige kapasitetsutfordringene skal kunne håndteres for å gi en effektiv håndtering av togtrafikken fra Østre linje i framtiden.

IC-tilbudet på strekningen Oslo – Halden/Gøteborg er tenkt utviklet trinnvis slik at det i første omgang kan tilbys halvtimesfrekvens på den mest markedstunge delen av strekningen. Follobanen og dobbeltspor på strekningen Sandbukta – Moss – Såstad gir sammen med dobbeltspor på strekningen Haug – Onsøy grunnlag for en slik tilbudsforbedring til Fredrikstad. For å oppnå ytterligere reduksjon i reisetiden og et robust og driftssikkert togtilbud skal det bygges sammenhengende dobbeltspor til Seut/Fredrikstad innen utgangen av 2024. Med sammenhengende dobbeltspor fra Oslo mot Fredrikstad, vil reisetiden til Fredrikstad, Sarpsborg og Halden reduseres med om lag 20 minutter sammenliknet med i dag.

Neste etappe på Østfoldbanen er sammenhengende dobbeltspor til Sarpsborg innen utgangen av 2026. Dette gir ytterligere reduksjon av reisetiden (ned til 1 time og 16 min. mellom Oslo – Halden) og mulighet for økt antall avganger til dette viktige markedet. Det skal i tillegg legges til rette for økt kapasitet for godstransporten på strekningen.

Regjeringen legger i utgangspunktet til grunn at videre planlegging av InterCity-strekningene til Halden, Lillehammer og Skien skal ta sikte på ferdigstilling i 2030. Endelig framdriftsplan for den videre utbyggingen vil bli sett i lys av de utredninger som regjeringen vil sette i gang om gods- og persontransport på det sentrale Østlandsområdet, bl.a. kapasiteten i jernbanesystemet inn mot og gjennom Oslo.

Godsvolumene som fraktes i denne korridoren er høye, og er i stor grad relatert til internasjonal godstransport. Jernbanens markedsandel er imidlertid lav sammenliknet med hovedstrekningene innenlands. Potensialet for å overføre mer gods fra veg til jernbane anses derfor som betydelig i denne korridoren. For å legge til rette for at mer gods kan fraktes på Østfoldbanen legges det opp til en kapasitetsutvidelse som er tilpasset internasjonal etterspørsel. Det innebærer blant

annet forlengelse av eksisterende og bygging av nye kryssingsspor, i tillegg til den planlagte dobbeltsporutbyggingen. Godstrafikken vil kunne benytte både eksisterende Østfoldbane og Follobanen. For at tog som skal til/fra Alnabru skal kunne benytte det nye dobbeltsporet, må det imidlertid bygges en egen forbindelse mellom Follobanen og Alnabru. Jernbaneverket er i gang med et utredningsarbeid som ser på mulige løsninger for en slik forbindelse. Dette arbeidet må også ses i sammenheng med godsanalysearbeidet Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet har satt i gang, hvor det bl.a. skal ses på framtidig terminalstruktur i Oslofjordområdet.

Jernbanens signal- og sikringssystem er mange steder gammelt og nedslitt. Regjeringen har besluttet at den felleseuropeiske signalteknologien ERTMS skal implementeres i Norge. ERTMS skal fases inn gradvis, og første strekning er Østfoldbanen Østre linje. Strekningen vil være en pilotstrekning hvor Jernbaneverket vil hente erfaring til videre faser i arbeidet. Arbeidet med å bygge ut ERTMS på Østre linje er i gang ved inngangen til planperioden. Samtidig med oppgraderingen til ERTMS, skal flere stasjoner på strekningen moderniseres.

Det settes av om lag 26,8 mrd. kr til investeringer i jernbanen i denne korridoren i planperioden. De største prosjektene er omtalt under.

Oslo – Ski, nytt dobbeltspor (inkl. Ski hensetting)

Prosjektet nytt dobbeltspor Oslo – Ski (Follobanen) er siste ledd i strategien med fire spor (to dobbeltspor) på innerstrekningene i de viktigste jernbanekorridorene rundt Oslo. Det nye dobbeltsporet vil, i samspill med eksisterende dobbeltspor, gi grunnlag for tilbudsforbedringer både for de som reiser langt, i form av redusert reisetid, og for de som reiser med fullstoppende lokaltog, i form av økt frekvens. Når Follobanen er ferdigstilt vil togtilbudet i korridoren sør for Oslo kunne utvikles på samme måte som trafikken på strekningen Asker – Oslo og Oslo – Lillestrøm, hvor trafikken er separert i knutepunktstoppende tog på de nye banene, og fullstoppende lokaltog på de gamle dobbeltsporene.

Follobanen vil legge grunnlaget for et markedsrettet og moderne togtilbud med høy frekvens og redusert reisetid mellom Oslo og Ski, og videre sydover for et voksende marked i Follo og Østfold. Follobanen gir i første omgang rom for fire fullstoppende lokaltog i timen på den eksisterende Østfoldbanen mellom Oslo – Ski. Denne strekningen vil med andre ord utvikles i retning

Tabell 15.4 Nøkkeltall og virkningsberegninger for Follobanen*

Kostnadsanslag/styringsramme	20 000 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	18 400 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	0 mill. kr
Samfunnsøkonomisk nettonytte	-9 100 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	-9 340 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	-2 430 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	-0,7 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	-4 800 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	49 100 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	48 daa

* Prosjektet har et kostnadsanslag på om lag 20 mrd. kr. Det er ikke gjennomført KS2 for prosjektet og endelig styringsramme og kostnadsramme vil bli lagt fram for Stortinget. Ved inngangen til planperioden er det gjort planarbeid og forberedende arbeid tilsvarende om lag 1,5 mrd. kr, slik at beløpet som er satt av til prosjektet i tiårsperioden innebærer at prosjektet er fullfinansiert og ferdigstilles i 2020.

av et T-baneliknende tilbud. Det er anslått at realiseringen av Follobanen vil gi om lag 6–7 mill. flere reisende per år, og en stor del av denne økningen kommer som følge av muligheten Follobanen gir for økt frekvens for lokaltogene. Et mer markedsrettet tilbud for lokaltogene bidrar først og fremst til at andelen kollektivreiser i det sammenhengende bybåndet rundt Oslo øker. Når det gjelder den andre hovedeffekten av Follobanen, kjøretidsreduksjon for IC-tog og lange lokaltog, bidrar Follobanen til å bringe byene i Østfold nærmere Oslo. Dette legger til rette for mer pendling, og er et viktig element for å bygge opp under et funksjonelt bo- og arbeidsmarked i regionen.

Follobanen vil være et viktig tiltak for økt frekvens også for IC-reisende, men en frekvensøkning på dette togtilbudet vil være avhengig av flere andre tiltak. På samme måte vil Follobanen være et nødvendig, men ikke tilstrekkelig tiltak for å legge til rette for økt godstrafikk med jernbanen.

De store investeringskostnadene gjør at prosjektet isolert sett har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Byggingen av det nye dobbeltsporet prioriteres likevel fordi det er en helt nødvendig forutsetning for å kunne tilby et togtilbud som svarer til de framtidige transportbehovene i denne korridoren. Det er med dagens infrastruktur ikke mulig å øke det samlede togtilbudet. Gitt dagens infrastruktur vil tilbudsforbedringer for lokaltogene nærmest Oslo innebære at

tilbudet for de reisende med IC-togene må reduseres eller omvendt. Det nye dobbeltsporet vil, i tillegg til økt kapasitet og redusert reisetid, være et viktig bidrag til økt punktlighet. I den eksterne kvalitetssikringen (KS1) av Jernbaneverkets konseptvalgutredning (KVU) for IC-strekningene, ble bygging av Follobanen anbefalt bl.a. fordi prosjektet gir mulighet for vesentlige tilbudsforbedringer og pga. punktlighetsgevinstene prosjektet vil gi.

Jernbaneverket starter viktig forberedende arbeid i 2013. Prosjektet vil i tillegg til 22 kilometer dobbeltspor inkludere en totalombygging av Ski stasjon. Dobbeltsporet vil gå i tunnel i 19,5 kilometer, og dette blir dermed Nordens lengste jernbanetunnel. Prosjektet planlegges ferdigstilt i 2020. Jernbaneverket har utarbeidet forslag til reguleringsplan for Follobanen. Reguleringsplanarbeidet er forventet ferdig behandlet i de tre berørte kommunene våren 2013.

Det settes av om lag 18,4 mrd. kr til prosjektet.

Sandbukta – Moss – Såstad

Strekningen Sandbukta – Moss – Såstad er i dag enkeltsporet. Nord for strekningen er det sammenhengende dobbeltspor til Oslo. Når Follobanen er realisert vil den enkeltsporede strekningen før Moss være begrensende for å kunne tilby flere avganger sør for Ski. Follobanen alene gir redusert reisetid, men uten økt kapasitet på strekningen Sandbukta – Moss – Såstad, herunder økt vendeka-

Tabell 15.5 Nøkkeltall og virkningsberegninger samlet for alle prosjektene som realiseres innen 2023 på Østfoldbanen, inkl. Follobanen

Kostnadsanslag/styringsramme	27 550 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	27 550 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	0 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	-7 340 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	-11 980 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	-4 360 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	-1,2 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	-9 200 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	70 200 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	50 daa
Inngrep i dyrket jord	301 daa

pasitet på Moss stasjon, er det ikke mulig å øke antallet avganger til/fra Moss. Nytt dobbeltspor Sandbukta – Moss – Såstad og ny stasjon i Moss er derfor et viktig prosjekt for å kunne utnytte den økte kapasiteten som oppnås med Follobanen fullt ut.

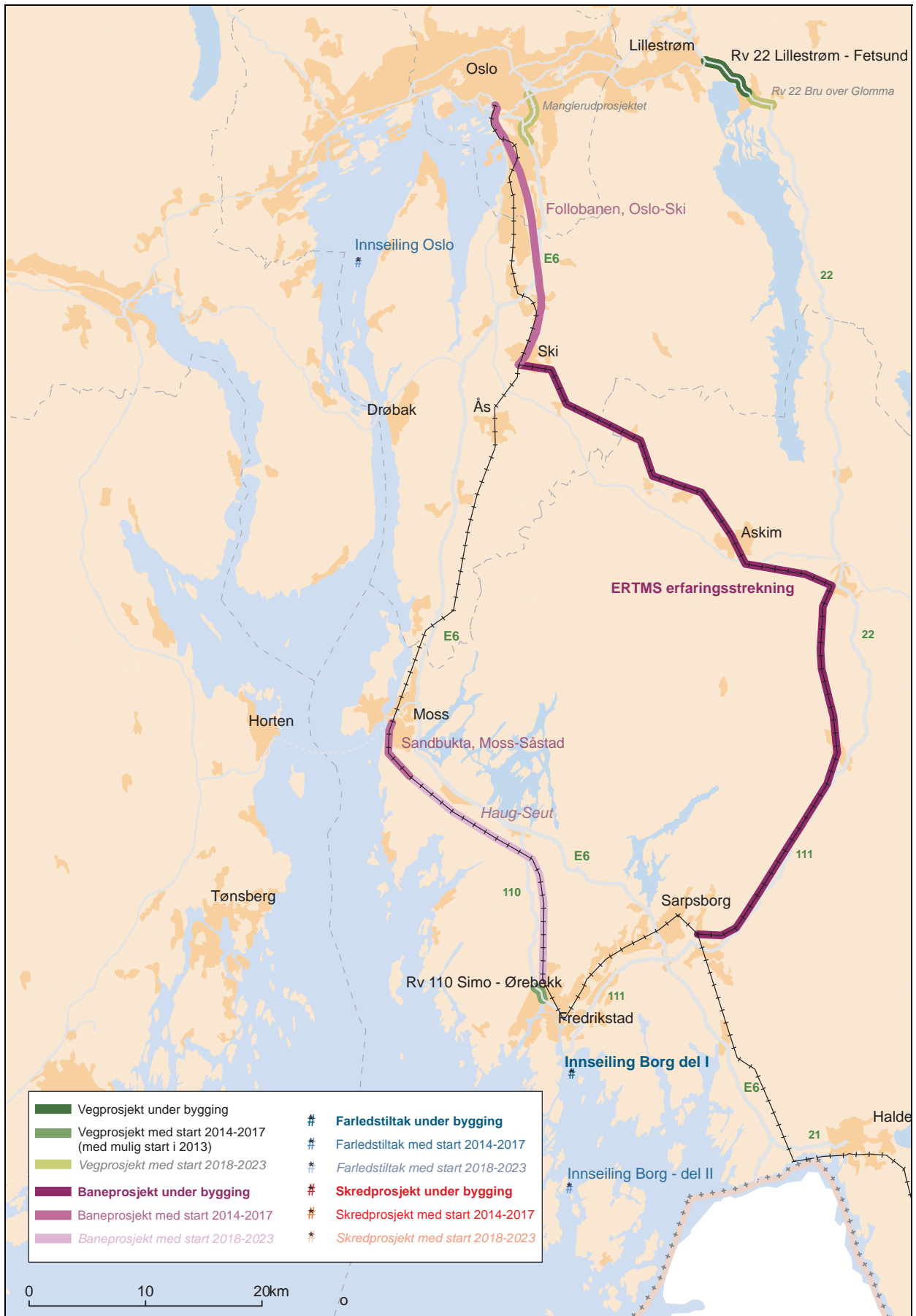
Hele strekningen fra Sandbukta til Såstad er om lag 10 km, hvorav 2,5 km er nord for Moss stasjon og om lag 6,5 km sør for stasjonen. Moss stasjon bygges om slik at det blir fire spor med plattform. Prosjektet vil gjøre det mulig å øke frekvensen på lokaltogene mellom Oslo og Moss når Follobanen står ferdig. Dette vil være en viktig tilbudsforbedring for et stort antall reisende i det viktige lokaltogmarkedet sør for Oslo. Prosjektet er en forutsetning for økt frekvens på togene videre sørover mot Fredrikstad, Sarpsborg og Halden.

Dagens jernbanetrasé går i dagen gjennom Moss sentrum, og framstår som en barriere for byutviklingen. Prosjektet innebærer at traseen legges i tunnel gjennom sentrum av byen. Dette gir bedre grunnlag både for fortetting ved knutepunktet, og økt framkommelighet i det øvrige transportsystemet i Moss. Ved inngangen til planperioden foreligger det godkjent reguleringsplan for deler av strekningen (Sandbukta – Kleberget). Denne må oppdateres, og i tillegg skal det utarbeides reguleringsplan for resten av strekningen. Det settes av om lag 5 mrd. kr til prosjektet, hvorav om lag 300 mill. kr til videre planlegging og forberedende arbeider i første del av planperioden slik at prosjektet kan ferdigstilles tidligst mulig i siste seksårsperiode.

Dobbeltspor til Seut/Fredrikstad innen utgangen av 2024 og til Sarpsborg innen utgangen av 2026

I tillegg til de ovennevnte prosjektene skal det bygges sammenhengende dobbeltspor på resten av strekningen fram mot Seut/Fredrikstad innen utgangen av 2024, og til Sarpsborg innen utgangen av 2026. Planleggingen av de gjenværende parsellene er ikke kommet langt nok til at det kan gis en detaljert prosjektbeskrivelse. Det settes av om lag 2,9 mrd. kr til bygging av dobbeltspor mellom Haug og Seut/Fredrikstad i planperioden. Dette inkluderer midler avsatt til nødvendig vending- og hensettingskapasitet. Kostnadsanslagene er basert på konseptvalgutredning for IC-strekningene. Den videre planleggingen vil gi sikrere kostnadsanslag.

Tabell 15.5 gir en oversikt over nøkkeltall for prosjektene på Østfoldbanen som er planlagt ferdigstilt innen 2023, og som vil gi mulighet for halvtimesfrekvens mellom Oslo og Fredrikstad. Til grunn for beregningene ligger parsellene Oslo – Ski, Sandbukta – Moss – Såstad og Haug – Onsøy. Jernbanen er et integrert system hvor utviklingen av infrastrukturen og togtilbudet må ses i sammenheng for å oppnå ønskede virkninger. Ferdigstillelse av en jernbanestrekning gir i liten grad økt nytte før togtilbudet endres for å utnytte ny infrastruktur. Slike endringer er i form av økt antall avganger eller redusert reisetid. Enkeltprosjekt (enkeltparseller) gir i mindre grad mulighet til slike tilbudsforbedringer. Nøkkeltall og virkninger knyttet til milepæler for når slike tilbudsforbe-



Figur 15.9 Riksveg-, jernbane- og farledsprosjekt i korridor 1

dringer kan gjennomføres, gir dermed et riktigere bilde av virkningene som oppnås ved utviklingen av jernbanen.

15.3.1.8 *Investeringer i infrastruktur for sjøtransport i korridoren*

Innseilingen til Oslo og øvrige havner i Oslofjorden er noen av de mest trafikkerte ledene i Norge, med en variert og sammensatt trafikk bestående av godsfartøy, passasjerskip og et betydelig innslag av fritidsbåter. Noe av godset som fraktes er drivstoff og annet farlig gods. Sammensetningen av farlig gods og passasjertrafikk gjør det nødvendig med en god standard og et høyt sikkerhetsnivå i farleden. Oslo havn er særlig viktig for import av konsumvarer. Fartøyene blir stadig større og krever større dybde og større bredde enn det som er tilfellet i dag. Dette gjelder spesielt for innseilingene til Oslo havn og Borg havn.

Innseiling Oslo, Oslo, Bærum og Nesodden kommuner i Oslo og Akershus

Oslo Havn er utpekt havn og farleden til Oslo er blant landets mest trafikkerte. Tiltaket går fra Langåra i syd til Oslo havn i nord, og omfatter utdyping til -14 meter. Tiltaket vil gi bedre mulighet for separering mellom inn- og utgående trafikk, og vil innebære en enklere, sikrere og mer forutsigbar seilas enn i dag. Tiltaket omfatter også hovedledene inn til Sydhavna og inn Dynaløpet til Vippetangen og Hjortnes.

Innseiling Borg del II, Fredrikstad og Hvaler kommuner i Østfold

Tiltaket omfatter innseilingen til Borg havn, ytre del fra Vidgrunnen til Flyndregrunnen. Dette er prosjekt som pågår i to faser. Del I starter i 2013 mens del II tar sikte på å rette ut og utvide farleden, og øke dybden til -13 m. Tiltaket vil ytterligere bedre sikkerheten og framkommeligheten i innseilingen til Borg havn.

15.3.2 **Korridor 2: Oslo – Ørje/Magnor**

15.3.2.1 *Korridorens rolle og betydning i transportsystemet*

Nest etter korridor 1 er denne korridoren den viktigste landverts grenseovergangen til Sverige og inngår også i «Det nordiske triangel» Oslo – København – Stockholm. Riksvegene og Kongsvingerbanen binder det svenske arbeidsmarkedet

sammen med det norske og det er betydelig arbeidspendling, spesielt fra Värmland i Sverige, til Norge. Korridoren har en viktig øst – vest-funksjon og binder dalførene på Østlandet sammen. Større hytteområder i Trysil og Sälen i Sverige bidrar til høy utfart i tilknytning til ferie- og høytidsdager.

Næringsstrukturen i den sørlige delen av korridoren preges av at nærheten til Oslo lufthavn, Gardermoen, havn og terminaler i Oslo-området og forbindelsen til Sverige gir gunstige forhold for eksport- og importvirksomhet. I den nordlige delen av korridoren er jord- og skogbruk viktige næringer, i tillegg til turisme. Betydelig boligbygging spesielt i tettstedene langs E18 og Østfoldbanens østre linje har bidratt til økt arbeidspendling mot Follo og Oslo.

Hovedårene og knutepunktene i denne korridoren er:

- E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo.
- E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger.
- Kongsvingerbanen og lokaltogtilbudet mellom Romerike og Oslo.

15.3.2.2 *Transportvolum og transportmiddelfordeling*

Veg og jernbane er representert i korridoren. For godstransporten dominerer lastebil volumene grunnet relativt korte avstander internt i korridoren. Kongsvingerbanen er viktig for godstrafikk mot Sverige og Narvik, og mye brukt til tømmertransport.

I persontransporten dominerer personbil reisene mellom Hedmark og Oslo med en andel på 82 pst. Andelen er enda høyere for reiser som starter eller slutter i omlandet. Toget frakter 12 pst. av de reisende, men har en konkurrent i ekspressbusslinjene i regiontrafikken. Dette bildet vil antakelig endres noe etter at NSB fra desember 2012 innførte timesfrekvens mellom Oslo og Kongsvinger. I nærtrafikken supplerer busslinjene togtrafikken, og har totalt 6 pst. markedsandel. Ekspressbussrutene står sterkt på enkelte pendlerruter, mens de har en beskjeden posisjon i andre deler av korridoren.

15.3.2.3 *Flaskehalsen og utfordringer i korridoren*

- Strekningsvis for lav standard på vegnettet i forhold til trafikkmengde. Dette bidrar til svekket trafikksikkerhet og lav framkommelighet.
- Forfall på riksvegnettet som i stor grad er knyttet til vegfundament.

- Kapasiteten for persontogtransporten mellom Oslo og Årnes er tilnærmet fullt utnyttet.
- Standarden og kapasiteten på Kongsvingerbanen begrenser mulighetene for større vekst i gods- og persontrafikken.

15.3.2.4 Gjennomførte KVU/KS1 i korridoren

Regjeringen har behandlet KVU/KS1 for rv 35 Hokksund – Åmot – Jevnaker. Til grunn for videre planlegging legges utbygging til vegnormalstandard med firefelts veg Hokksund – Åmot og tofelts veg Nymoen – Jevnaker som første etappe. Andre etappe omfatter utbygging Åmot – Vikersund – Nymoen. Det skal legges til rette for økt kollektivtransport.

15.3.2.5 Hovedprioriteringer og virkninger

Regjeringens prioriteringer i denne korridoren vil føre til at E18 fra riksgrensen ved Sverige fram til E6 på Vinterbro vil være ferdig utbygd som møtefri veg noen år etter utgangen av planperioden. På E16 videreføres utbyggingen mellom Kongsvinger og E6 på Kløfta, med sikte på sammenhengende firefelts veg på hele strekningen noen år etter utgangen av planperioden. Med disse investeringene vil en bl.a. oppnå en total reisetidsreduksjon i korridoren på om lag 20 minutter. Prioriteringene i korridoren innebærer ferdigstilling av om lag 68 km veg, 54 km midtrekkverk og 4 km veg som får gul midtlinje. En vil også oppnå en reduksjon i antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker på om lag 5 personer. På jernbanesiden innebærer prioriteringene innenfor programområdene bl.a. at kapasiteten på Kongsvingerbanen øker ved at det bygges nye/forlengede kryssingsspor. Dette gjøres primært for å kunne kjøre

flere/lengre godstog på strekningen, men vil også bidra til økt driftsstabilitet for persontrafikken på strekningen.

15.3.2.6 Riksveginvesteringer i korridoren

E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo

Den pågående utbyggingen av E18 mellom Melby og Momarken i Østfold vil bli fullført i 2014. Utbygging av ny atkomst fra E18 ned til Sydhavna i Oslo som starter i 2013, inkludert kollektivfelt og gang- og sykkelveg på E18, vil bli fullført i første fireårsperiode. Videre prioriterer regjeringen i første fireårsperiode statlige midler på E18 til utbygging av firefelts veg på strekningen Knapstad – Retvedt og tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på strekningen Riksgrensen – Ørje. Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Det vises til omtale av prosjektene nedenfor.

E18 Knapstad – Retvedt og Riksgrensen – Ørje

Regjeringen prioriterer utbygging av møtefri E18 fra riksgrensen til E6 på Vinterbro som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt fram til Momarken og som firefelts veg videre vestover. Prosjektene innebærer at hele E18 gjennom Østfold vil få sammenhengende god standard, noe som gir økt sikkerhet og framkommelighet. Prosjektene er en slutføring av Østfoldpakka. Dette er viktige årsaker til at regjeringen prioriterer prosjektene selv om de har en beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte som er negativ.

I tillegg er det lagt vekt på at prosjektene er en del av en viktig utenlandsforbindelse som inngår i det nordiske triangelet i det europeiske transport-

Tabell 15.6 Rammer til store prosjekt i korridor 2. Mill. 2013-kr

		2014–2017	2014–2023	Annen finansiering
Veg	Vedtatte/igangsatte prosjekt	1 050	1 050	360
	Nye prosjekt	1 180	4 410	4 640
	Sum	2 230	5 460	5 000
Jernbane	Vedtatte/igangsatte prosjekt	*		
	Nye prosjekt			
	Sum	0	0	0
Sum		2 230	5 460	4 970

* Det er ingen store igangsatte eller nye prosjekt i korridoren på jernbane. Det vil imidlertid bli brukt investeringsmidler til programområdetiltak. Disse er beskrevet i punkt 15.3.2.7.

Tabell 15.7 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E18 Knapstad – Retvedt og Riksgrensen – Ørje

Antatt restbehov per 1.1.2014*	1 830 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	1 150 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	680 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	– 860 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 1 260 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 520 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 260 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,5 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 7 900 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	17 900 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	1 daa
Inngrep i dyrket jord	215 daa

* Ekskl. statlige midler og bompenger til planlegging/prosjektering og evt. anleggsstart før 2014.

nettverket TEN-T. Grensetrafikken på E18 er om lag halvparten av grensetrafikken på E6 ved Svinnesund. Den er også en viktig regional forbindelse i Østfold og mellom Østfold og hovedstadsregionen. Vegen kan bidra til regionforstørring og utvikling av et mer sammenhengende bo- og arbeidsmarked mellom tettstedene langs E18 og hovedstadsregionen.

Prosjektet ligger i Østfold med avslutning i Akershus. Dagens 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 Knapstad – Retvedt har nedsatt fartsgrense. Strekingen Riksgrensen – Ørje har mange ulykker sammenliknet med E18 videre mot Oslo. Årsdøgntrafikken mellom Knapstad og Retvedt varierer fra 11 500 til 13 500 kjøretøy med en tungtrafikkandel på 12–14 pst. På riksgrensen er årsdøgntrafikken i underkant av 6 000 kjøretøy.

Knapstad – Retvedt er om lag 6,2 km lang og ligger i kommunene Hobøl og Ski. Strekingen bygges ut som firefelts veg i ny trasé. Ny E18 krysser Hobølelva som er et vernet vassdrag, noe som gir klare føringer for utbyggingen. Prosjektet inngår i KVVU/KS1 for E18 Knapstad – E6 i Follo som ble behandlet av regjeringen i 2009. Det foreligger godkjent reguleringsplan fram til Akershus grense fra 2012. Reguleringsplan for forlengelsen inn i Ski kommune forventes godkjent våren 2013. Ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2) er gjennomført.

Riksgrensen – Ørje er om lag 6,4 km lang og ligger i Marker kommune. Hele strekingen bygges ut som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Gjennom Ørje sentrum bygges vegen med bred midtdeler og nedsatt fartsgrense. Like øst for Ørje sentrum og fram til riksgrensen legges vegen i ny trasé. Reguleringsplanen med konsekvensutredning ble godkjent i januar 2013.

I forbindelse med behandlingen av finansieringsopplegget for E18 Melleby – Momarken, sluttet Østfold fylkeskommune og berørte kommuner seg til et opplegg med delvis bompengefinansiering som også omfatter disse to prosjektene. Det er aktuelt å legge fram bompengesaken for Stortinget i 2013.

Siste seksårsperiode

I siste seksårsperiode prioriteres statlige midler til anleggsstart på utbygging av E18 til firefelts veg fra Retvedt til Vinterbro i Akershus. Dette medfører at E18 blir ferdig utbygd som møtefri veg på hele strekingen fra riksgrensen og fram til E6 på Vinterbro noen år etter planperioden. Prosjektet har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Prosjektet blir likevel prioritert pga. E18 sin viktige transportfunksjon til/fra Sverige og for å bedre trafikksikkerheten. Prosjektet inngår i KVVU/KS1 for E18 Knapstad – E6 i Follo som ble behandlet av regjeringen i 2009. Det er lagt til grunn delvis bompengefinansiering av utbyggingen.

Tabell 15.8 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E16 Herbergåsen – Nybakk

Kostnadsanslag/styringsramme	2 500 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	1 200 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	1 300 mill. kr
Samfunnsøkonomisk nettonytte	– 1 290 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 1 310 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 680 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 1 310 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	+ 0,1 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 2 400 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	8 100 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	800 daa

E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger

E16 fra Bergen er vedtatt forlenget til Gävle i Sve-
rige via tidligere rv 35, rv 2 og rv 200. Strekningen
Hønefoss – Sandvika er opprettholdt som arm til
E16. Nødvendig omskiltning av vegnummer øst-
over fra Hønefoss ble gjennomført i september
2012.

Den pågående utbyggingen av E16 til firefelts
veg mellom Kongsvinger og Slomarka i Hedmark
vil bli fullført i 2014.

I første fireårsperiode prioriterer regjeringen
statlige midler til å starte utbyggingen av E16 til
firefelts veg på strekningen Herbergåsen –
Nybakk i Akershus. I tillegg legges det også opp
til anleggsstart på utbygging av tofelts veg med
midtrekkverk og forbikjøringsfelt på E16 Egge-
moen – Jevnaker – Olum i Oppland og Buskerud.
Begge prosjektene vil bli åpnet for trafikk i siste
seksårsperiode. Prioriteringen er betinget av lokal
tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinan-
siering. Det vises til omtale av begge prosjektene
nedenfor.

E16 Herbergåsen – Nybakk

Regjeringen prioriterer å videreføre den påbe-
gynte utbyggingen av firefelts veg mellom E6 ved
Kløfta og Kongsvinger. Strekningen Herbergåsen
– Nybakk er den nest siste delen av denne utbyg-
gingen. Prosjektet har en negativ samfunnsøkono-

misk nettonytte, men regjeringen legger stor vekt
på å fullføre utbyggingen av E16 til en sammen-
hengende standard på hele strekningen Kløfta –
Kongsvinger. Dette gir økt sikkerhet, reisehastig-
het og regularitet, men vil også styrke Kongsvin-
ger som bo- og arbeidsmarkedsregion. Samtidig
er det lagt vekt på at E16, sammen med rv 2 fra
Kongsvinger til riksgrensen ved Magnor, er en
del av en utenlandsforbindelse som er viktig både
for gods- og persontransport.

Eksisterende veg har dårlig framkommelig-
het og regularitet, som følge av stor trafikk, ned-
satt fartsgrense og landbrukstrafikk i kombina-
sjon med lokal- og fjerntrafikk. Randbebyggelse
med mange avkjøringer skaper store problemer
for framkommelighet, regularitet og trafikksikker-
het. Årsdøgntrafikken varierer fra 8 400 kjøretøy i
Vormsund til 9 000 kjøretøy ved Nybakk.

Prosjektet omfatter bygging av smal firefelts
veg med 16,5 meter vegbredde over en strekning
på om lag 17,5 km gjennom kommunene Nes og
Ullensaker i Akershus. Det er nødvendig med
omlegginger og utbedringer av sekundært og
avlastet vegnett, samt bygging av gang- og sykkel-
veger langs omlagte og eksisterende veger. Ved
Herbergåsen skal det bygges planskilt kryss med
kobling til dagens veg. Det foreligger godkjent
kommunedelplan for prosjektet fra 2007. Arbeidet
med reguleringsplan pågår og forventes godkjent
i 2014.

Det er fattet lokale prinsippvedtak om delfinan-
siering av prosjektet med bompenger.

Tabell 15.9 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum

Kostnadsanslag/styringsramme	2 250 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	940 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	1 310 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	– 500 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 1 580 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 560 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,3 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	– 1 100 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	3 300 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	62 daa

E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum

Regjeringen prioriterer å bygge ut E16 i ny trasé mellom Eggemoen i Ringerike kommune i Buskerud og Olum i Jevnaker kommune i Oppland. Prosjektet har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Regjeringen legger likevel stor vekt på å utvikle denne delen av E16 som kan benyttes som en ytre «ring 4» utenfor Osloregionen og dermed bidra til avlastning av det hardt trafikkerte vegnettet i sentrale Oslo-området. Utbyggingen vil også bidra til næringslivsutvikling i Jevnaker og Ringerike kommuner gjennom at den styrker den felles bo- og arbeidsmarkedsregionen Ringerike – Jevnaker. Dette skjer dels gjennom bedre framkommelighet og sikkerhet for reiser mellom Hønefoss og Jevnaker, dels gjennom bedre kontakter mellom denne arbeidsmarkedsregionen og Hadeland og Gardermoen. Utbyggingen vil også styrke planlagt næringsutvikling på gamle Eggemoen flyplass. Bedre forhold for gang- og sykkeltrafikk er ytterligere et argument for prosjektet.

Prosjektet er forlenget med om lag 3 km fram til Eggemoen i forhold til prosjektet Jevnaker – Olum (ny skrivemåte for Olimb) som er omtalt i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Årsdøgntrafikken ligger mellom 6 700 og 7 700 kjøretøy med 12–14 pst. tunge kjøretøy. Standarden på dagens veg varierer. Mellom Eggemoen og Nesbakken har vegen relativt bra standard. Fra Hadeland glassverk og videre østover går vegen under en jernbanebru med 3,9 meter høydebegrensning. Vegen går gjennom tettbebyggelse, og

opp mot Olum er stigningen nesten 7 pst. Deler av strekningen er svært smal (mangler gul midtlinje) og svingete.

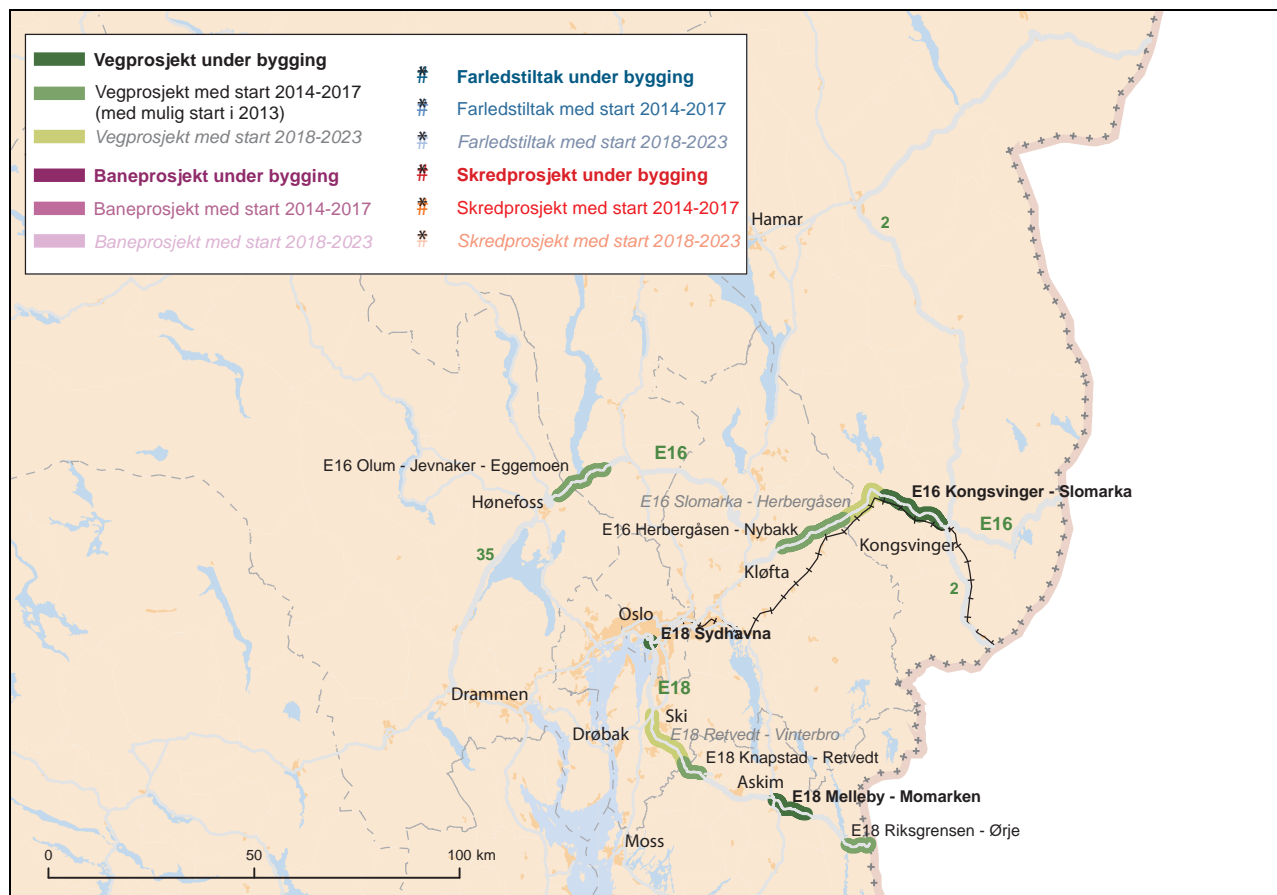
Prosjektet omfatter bygging av om lag 12 km tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Prosjektet medfører at gjennomgangstrafikken blir flyttet vekk fra Jevnaker sentrum ved at den nye vegen legges i åssiden bak sentrum med ny atkomst via fv 241. Videre mot Eggemoen fortsetter vegen i ny trasé med kryssing av Randselva med lang bru på rundt 600 meter. Det er forutsatt tiltak på avlastet vegnett som får ny funksjon som lokalveg.

Prosjektet inngår i KVU/KS1 for rv 35/E16 Hokksund – Åmot – Jevnaker som ble behandlet av regjeringen i 2012. Den siste av to kommunedelplaner for prosjektet ble godkjent av de to kommunene i januar/februar 2013. Arbeidet med reguleringsplan for hele prosjektet pågår og forventes godkjent i løpet av 2013.

Det er fattet lokale prinsippvedtak om delfinansiering av prosjektet med bompenger.

Siste seksårsperiode

I siste seksårsperiode prioriteres statlige midler til å starte utbyggingen av E16 Slomarka – Herbergåsen til firefelts veg. Prosjektet har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Prioritering av prosjektet er bl.a. begrunnet i E16 sin viktige transportfunksjon til/fra Sverige. Prosjektet er siste delparsell i utbyggingen av sammenhengende firefelts veg mellom Kongsvinger og E6 på Kløfta. Regjeringen legger vekt på at fullførin-



Figur 15.10 Riksveg-, jernbane- og farledsprosjekt i korridor 2

gen av firefelts veg på denne strekningen vil gi raskere transport til Gardermoen og Osloregionen, og styrke Kongsvinger som bo- og arbeidsmarkedsregion. Det er lagt til grunn delvis bompengefinansiering av prosjektet.

15.3.2.7 Jernbaneinvesteringer i korridoren

Kongsvingerbanen er en viktig forbindelse til Sverige. Persontogtilbudet består av lokaltog på strekningen Kongsvinger – Årnes – Lillestrøm – Oslo og grensekryssende trafikk til Karlstad og Stockholm. Kongsvingerbanen har i løpet av de siste årene gjennomgått en omfattende fornyelse slik at den tekniske tilstanden på infrastrukturen er gjennomgående god.

Fra desember 2012 ble tilbudet til og fra Kongsvinger utvidet, da det ble etablert timesfrekvens på strekningen. Tidligere var det timesfrekvens kun til Årnes, mens Kongsvinger hadde et togtilbud som i stor grad var begrenset til rush-tidsavganger. I tillegg er pendelen som trafikkerer Kongsvingerbanen blitt knyttet sammen med tog som trafikkerer vestkorridoren, slik at de tunge

knutepunktene vest for Oslo nås uten å bytte tog underveis. Dette innebærer et kraftig løft for pendlere til og fra Kongsvingerområdet.

Kongsvingerbanen er en viktig godsforbindelse for tømmertransporter og kombitransporter på jernbanen. Strekningen trafikkeres bl.a. av godstogene mellom Oslo og Narvik. Bl.a. av hensyn til godstrafikken er det gjennomført betydelige oppgraderinger av Kongsvingerbanen de siste årene. I tillegg til drift, vedlikehold og fornyelse, vil det bli vurdert kapasitetsøkende tiltak på strekningen i planperioden. Investeringene som gjøres i jernbanen i denne korridoren, vil i all hovedsak dreie seg om bygging av nye og/eller forlengelse av eksisterende kryssingsspor. I planleggingen av de kapasitetsøkende tiltakene er det viktig at behovene innen gods- og persontransporten ses i sammenheng.

Det settes av midler på programområdet kapasitetsøkende tiltak til investeringer i jernbanen i denne korridoren. Videre vil det bli vurdert hvordan transportkapasiteten på Kongsvingerbanen kan økes sammenliknet med i dag, for eksempel ved å forlenge plattformene på strekningen.

15.3.3 Korridor 3: Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger

15.3.3.1 Korridorens rolle og betydning i transportsystemet

Kyststripen mellom Oslo og Stavanger er befolkningstett, og korridoren betjener i alt 16 byer. Veksten i byområdene har ført til at Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenland, Agderbyen og Nord-Jæren har utviklet seg til sammenhengende arbeids-, bo- og serviceregioner. Langs korridoren er det tunge industrikonsentrasjoner, og større næringsparker har vokst fram. Korridoren er viktig for sommerturismen langs kysten og er en transitt- og tilførselsveg til vinterturismen i indre deler av Agder, Telemark og Buskerud. Korridoren omfatter også betydelig sjøtransport mellom Vest-Europa (inkludert Storbritannia) og Østlandet, Sørlandet og Rogaland.

Hovedårene og knutepunktene i denne korridoren er:

- E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger.
- Drammensbanen, Vestfoldbanen, Sørlandsbanen og Jærbanen.
- Farleden fra Oslo til Stavanger og innseilingen til havnene i Drammen, Tønsberg (Slagentangen), Larvik, Grenland, Kristiansand, Egersund og Stavanger (Risavika).
- Stavanger lufthavn, Sola, Kristiansand lufthavn, Kjevik og Sandefjord lufthavn, Torp (utenfor Avinor).
- Kombiterminalene Kristiansand (Langemyr) og Stavanger (Gandal).

15.3.3.2 Transportvolum og transportmiddelfordeling

Alle transportformene er representert i korridoren. Samlet for hele korridoren står vegtransporten for 64 pst. av godstransporten, mens skip og bane har henholdsvis 23 pst. og 13 pst. Sjøtransporten står sterkt på de relativt korte transportavstandene fra Vestfold og Grenland til Oslo og Moss, noe som bl.a. skyldes frakt av store volum av bulklast og raffinerte oljeprodukter. Det er betydelig utenlandstrafikk til sjøs, inkludert ferjer til Danmark og Tyskland. Havnene i korridoren har om lag 20 pst. av lastet og losset godsmengde i norske havner. Jernbanen har 50 pst. markedsandel på endepunktstrafikken for gods mellom Oslo og Stavanger.

Mellom endepunktene Oslo og Stavanger dominerer fly persontransporten med 50 pst. markedsandel, mens toget har en markedsandel på 14 pst. Ekspressbusstrafikken er et viktig supplement

til toget, og har 19 pst. av trafikken mellom Oslo og Kristiansand. Personbilen dominerer på de korte og mellomlange distansene. På en strekning som Oslo – Grenland frakter personbilen over 80 pst. av alle reisende. Kollektivtilbudet til Sandefjord lufthavn, Torp, består bl.a. av flybuss og direkte skyttelbuss mellom Råstad stasjon og lufthavna.

I korridoren vest for Oslo fraktet IC-togene og lokaltogene om lag 14 mill. passasjerer i 2011. I tillegg kommer reisende med regiontogene på Bergensbanen og Sørlandsbanen og passasjerer med Flytoget.

Vestfoldbanen er den mest trafikkerte Inter-City-strekningen med om lag 2,8 mill. reiser i 2011 (kun IC-tog). Tønsberg er den største stasjonen med dobbelt så mange av- og påstigninger som Sandefjord, som er nest størst. En stor andel av pendlerne reiser relativt korte avstander, som mellom Grenland og Vestfoldbyene. Det har vært en økning i Oslo-rettet pendling fra Drammen og nordre Vestfold. I vest har det vært en sterk vekst i togtrafikken på strekningen Stavanger – Sandnes – Egersund. På denne strekningen var det ca. 3,3 mill. reisende i 2011.

15.3.3.3 Flaskehalsar og utfordringer i korridoren

- Avviklingsproblemer i vegtrafikken rundt Oslo, i Søndre Vestfold, i Kristiansandsområdet og på Nord-Jæren. Flere ulykkesutsatte vegstrekninger på E18 og E39.
- Utfordringer knyttet til Oslofjordforbindelsen.
- Forfall på riksvegnettet, hvorav en relativt stor andel er knyttet til tunneler, men også forfall på bruer og vegutstyr.
- Behov for tiltak for å øke robustheten på jernbanenettet mot klimapåvirkning.
- For lav kapasitet, framføringshastighet og punktlighet på Vestfoldbanen.
- Behov for økt kapasitet for godstransport på Sørlandsbanen og for gods- og persontransport på strekningen Sandnes – Egersund.
- For lav kapasitet ved terminalen på Kristiansand lufthavn, Kjevik.
- Stor havnetrafikk med potensial for å ta mer av godstransporten fra veg.
- Bedret vegtilknytning til stamnetthavnene Larvik, Grenland og Kristiansand.
- Avhengig av framtidig utvikling for Sandefjord lufthavn, Torp vil det kunne være behov for endret veg- og banetilknytning.
- Sikkerheten i innseilingen til enkelte havner er for dårlig. Det er særlig viktig å bedre innseilingen til Grenland havn hvor det er mye farlig gods.

Tabell 15.10 Rammer til store prosjekt i korridor 3. Mill. 2013-kr

		2014–2017	2014–2023	Annen finansiering
Veg	Vedtatte/igangsatte prosjekt	1 820	1 990	1 340
	Nye prosjekt	3 020	17 840	23 990
	Sum	4 840	19 830	25 330
Jernbane	Vedtatte/igangsatte prosjekt	8 420	9 250	
	Nye prosjekt	0	8 335	
	Sum	8 420	17 585	0
Sjø	Vedtatte/igangsatte prosjekt	0	0	
	Nye prosjekt	0	285	
	Sum	0	285	0
Sum		13 260	37 700	25 330

- Skredfare og kraftig nedsatt kjørehastighet i Drangsdalen i Lund kommune.

15.3.3.4 Gjennomførte KVV/KS1 i korridoren

Regjeringen har behandlet følgende KVV/KS1 i denne korridoren:

- KVV/KS1 for byområdet Grenland. Det er lagt til grunn at videre utvikling av transportsystemet i byområdet skal ta utgangspunkt i trinnvis utvikling. I første fase inngår optimalisering av dagens transportsystem. Prosjektet rv 36 Skjelbredstrand – Skyggestein (korridor 5) inngår i det anbefalte konseptet.
- KVV/KS1 for Kristiansandsregionen. Videre planlegging skal ta utgangspunkt i et konsept som omfatter E18/E39 Ytre ringveg. Utredninger og vurderinger av omfanget av gang- og sykkeltiltak, kollektivtrafikk, restriktive tiltak for biltrafikken og andre samferdselstiltak skal inngå i planleggingen.
- KVV/KS1 for strekningen Langangen – Grimstad. Videre planlegging skal i hovedsak ta utgangspunkt i dagens trasé med utvidelse fra to til fire felt.
- KVV/KS1 for strekningen Søgne – Ålgård. Regjeringen har konkludert med Midtrekkverkskonseptet for utbygging av E39 Ålgård – Søgne. Videre planlegging skal ta utgangspunkt i utvikling til vegnormalstandard, men det skal bygges midtrekkverk også på lavtrafikkerte strekninger. Tunneler som ikke bygges med midtrekkverk, skal planlegges for to løp. Det settes i gang sammenhengende planlegging fra Kristiansand til Handeland. Videre

planlegging for Dragsdalen – Heskestad og Vikeså vurderes i samråd med lokale myndigheter. Det vurderes midlertidige utbedringstiltak på øvrige strekninger.

- Det har vært gjennomført KS1 av KVV for transportsystemet på Jæren. Regjeringen legger til grunn at videre utvikling av transportsystemet på Jæren skal baseres på konsept K3A Busway, dvs. en buss- og jernbanebasert videreutvikling av transportsystemet. For utbygging av hovedtraseen for kollektivtrafikken mellom Stavanger, Forus, Sandnes og Sandnes Øst, legges det til rette for en mulig omlegging til bybane på sikt. For utbyggingen av Sandnes Øst, legges det til grunn at det etableres et høyverdig kollektivtilbud parallelt med utbyggingen av området. Så langt det er praktisk mulig og økonomisk forsvarlig, legger Regjeringen til grunn at det bygges sammenhengende kollektivtraseer slik at man sikrer punktlighet, høy kapasitet, samt forutsigbarhet for byutvikling langs traseene. Det skal gjennomføres en KVV for transportløsninger på strekningen Sandnes – Egersund, jf. nærmere omtale i kapittel 15.3.3.7.

Regjeringens prioriteringer når det gjelder utviklingen av Vestfoldbanen bygger bl.a. på gjennomført KVV/KS1 for IC-strekningene.

15.3.3.5 Hovedprioriteringer og virkninger

Regjeringens forslag til prioriteringer i tiårsperioden på riksvegnettet i korridoren vil føre til sammenhengende firefelts veg på E18 fra Oslo til Kristiansand med unntak av strekningene Langangen

– Rugtvedt gjennom Grenland, Dørdal – Tvedestrand og Arendal – Grimstad. Mellom Kristiansand og Stavanger vil utbyggingen av firefelts veg og tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt være i gang i løpet av tiårsperioden med strekningen Søgne – Lyngdal som første utbyggingsetappe. I tillegg vil en omfattende utbygging av midtrekkverk føre til at enkelte delstrekninger videre vestover mot Stavanger blir møtefri veg. Med disse investeringene vil en bl.a. oppnå en total reisetidsreduksjon i korridoren på om lag 37 minutter. Prioriteringene innebærer ferdigstilling av om lag 144 km veg og 78 km midtrekkverk. Videre vil en oppnå en reduksjon av antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker på om lag 17 personer.

På jernbanen er den viktigste prioriteringen ferdigstilling av pågående prosjekt og av dobbeltsporparcellene mellom Nykirke og Barkåker, og Drammen og Kobbervikdalen innen utgangen av 2024. Prosjektene på Vestfoldbanen vurderes som kandidater for den nye ordningen med Prioriterte prosjekt. Effekter av pågående utbygginger og prosjektene som settes i gang i planperioden vil gi en reisetidsreduksjon på strekningen Oslo Sentralstasjon – Skien på ca. 35 minutter innen utgangen av 2024. I tillegg til redusert reisetid vil det, når prosjektene Drammen – Kobbervikdalen og Nykirke – Barkåker er realisert, være sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Tønsberg. Dette gir en robust Vestfoldbane med tilstrekkelig kapasitet til i første omgang å kunne tilby halvtimesfrekvens på IC-togene til/fra Tønsberg gjennom hele driftsdøgnet i tillegg til flere avganger i rushtimene. Redusert reisetid og flere avganger vil være et viktig bidrag for å utvide pendlingsområdet rundt Oslo. Flere vil oppleve det som attraktivt å bo i en av byene langs Vestfoldbanen og ha arbeidsplass i Oslo. På luftfartssiden planlegger Avinor kapasitetsøkende tiltak ved Stavanger lufthavn, Sola, og ved Kristiansand lufthavn, Kjevik. For sjøtransportens del vil framkommelighet og sikkerhet i innseilingen til noen havner bli prioritert.

15.3.3.6 Riksveginvesteringer i korridoren

E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger

I første fireårsperiode fullføres utbyggingen av andre etappe av E18 Bjørvikaprosjektet i Oslo med åpning for trafikk i 2014/2015. Utbyggingen av E18 til firefelts veg på strekningen Gulli – Langåker i Vestfold vil bli fullført i 2014.

Regjeringen setter også av statlige midler i første fireårsperiode til å videreføre utbyggingen av E39 Eiganestunnelen i Rogaland. Prosjektet finansieres delvis med bompenger gjennom den vedtatte forlengelsen av bompengeneinnkrevningen for Nord-Jærenpakken. Det er forutsatt anleggsstart i 2013. Videre legger regjeringen vekt på å følge opp de prioriteringer som er gjort lokalt i Oslo-pakke 3 om å bygge ut E18 Vestkorridoren og prioriterer statlige midler til oppstart på strekningen Lysaker – Ramstadsletta i Akershus. Utbyggingen av E18 i Vestfold til firefelts veg slutføres gjennom prioritering av prosjektet Bommestad – Sky. Prosjektet vil føre til sammenhengende firefelts veg fra Oslo til Langangen i Telemark i løpet av fireårsperioden. Videre utbygging av E18 til firefelts veg skjer gjennom statlige midler i første fireårsperiode til oppstart av prosjektene Rugtvedt – Dørdal i Telemark og Tvedestrand – Arendal i Aust-Agder. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektene. Det vises til omtale av samtlige prosjekt nedenfor.

I Vest-Agder prioriteres oppstart på bygging av ny Varoddbru på E18 i Kristiansand og oppstart av skredsikring av E39 på strekningen Holmenfoss – Try. Den tekniske levetiden for dagens Varoddbru fra 1956 er beregnet fram til 2017. Etter dette vil det påløpe tyngre og kostbart vedlikehold. Det er derfor formålstjenlig å erstatte dagens bru med en ny. Prosjektet har en positiv beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte.

Regjeringen har behandlet KVV/KS1 for E39 Søgne – Ålgård. Videre planlegging skal ta utgangspunkt i utvikling til vegnormalstandard, men det skal bygges midtrekkverk også på lavtrafikkerte strekninger. Regjeringen ser det som viktig å starte en trinnvis utbygging av hele strekningen selv om dette har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. I første omgang prioriteres strekningen Søgne – Lyngdal i Vest-Agder. Det legges opp til å gjennomføre utbyggingen i flere utbyggingsetapper. Første etappe, Livold – Fardal, startes opp i første fireårsperiode, med ferdigstilling i siste seksårsperiode. Det vises til omtale av prosjektet nedenfor. Utbyggingen er nødvendig fordi vegen mellom Kristiansand og Stavanger har en viktig transportfunksjon som ikke ivaretas godt nok med dagens lave standard med dårlig framkommelighet, særlig for tungtransporten. Strekningen har mange ulykker. Regjeringen betrakter strekningen Søgne – Lyngdal som ett prosjekt.

Videre prioriterer regjeringen statlige midler til utbygging av firefelts veg på strekningen

Ålgård – Sandved i Rogaland. Det legges opp til å gjennomføre prosjektet i to utbyggingsetapper med ferdigstillelse av Hove – Sandved i første fireårsperiode og Ålgård – Hove i siste seksårsperiode. Det er forutsatt at Hove – Sandved delfinansieres med bompenger fra Nord-Jærenpakken, mens finansieringen av Ålgård – Hove er avhengig av at det blir tilslutning til en Jærenpakke 2. Det vises til omtale av prosjektet nedenfor.

I første fireårsperiode startes også byggingen av rv 23 til firefelts veg mellom Oslofjordtunnelen og kryss med E6 på Vassum i Akershus. Videre utredninger vil avgjøre om det skal bygges bru over eller tunnel under Oslofjorden. I tillegg startes utbygging av rv 23 til firefelts veg på strekningen Dagslett – Linnes i Buskerud. For begge prosjektene er prioriteringen betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. Det vises til omtale av prosjektene nedenfor.

E18 Lysaker – Ramstadsletta

Regjeringen prioriterer å starte opp utbyggingen av E18 Vestkorridoren gjennom prosjektet Lysaker – Ramstadsletta. Det er gjort en foreløpig samfunnsøkonomisk beregning som viser at prosjektet har en negativ samfunnsøkonomisk netto nytte. Det er imidlertid behov for å verifisere den etablerte trafikkmodellen slik at det kan gjøres en ny og sikrere beregning av de samfunnsøkonomiske virkningene. Dette vil bli gjort i forbindelse med utarbeidelsen av kommunedelplan og konsekvensutredning, og resultatet vil bli presentert for Stortinget på et senere tidspunkt. Regjeringen legger vekt på å følge opp de prioriteringer som er gjort lokalt i Oslopakke 3 om å bygge ut E18 Vestkorridoren. For å møte økende transportetterspørsel, ivareta miljøhensyn og legge til rette for byutvikling, må E18 gjennom Asker og Bærum utvikles på en måte som først og fremst sikrer god framkommelighet for næringslivets transporter, kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk. Om lag 20 pst. av utbyggingskostnaden går til etablering av bussveg/kollektivfelt. I tillegg vil gang- og sykkeltrafikken langs og på tvers av Vestkorridoren få bedre forhold.

E18 i Bærum (Lysaker – Slependen) har en årsdøgntrafikk på 80 000–90 000 kjøretøy. Vegen er overbelastet med store forsinkelser, spesielt i morgenrushet. Den ligger som en barriere gjennom kommunen, og lokalmiljøet er sterkt plaget av støy og luftforurensning. Det forventes en vekst i antall boliger og arbeidsplasser i dette området på 25-30 pst. fram til 2030, noe som vil

forsterke problemene. Bærum mangler gode forbindelser på tvers av kommunen. Dette bidrar til store framkommelighetsproblemer, spesielt for bussene i morgenrushet. Dagens E18 gjennom Bærum har to ordinære kjørefelt og ett kollektivfelt i retning mot Oslo, mens det i motsatt retning er tre ordinære kjørefelt uten kollektivfelt.

E18 gjennom Bærum er om lag 9 km lang og planlegges utbygd som gjennomgående seksfelts veg med høystandard bussveg/kollektivfelt og sykkelfelt langs E18. Store deler av strekningen vil ligge i tunnel. Strekningen kan bygges ut i to etapper med Lysaker – Ramstadsletta (4,5 km) som en naturlig første etappe og videre utbygging fram til Slependen som neste etappe.

Utbyggingen av Lysaker – Ramstadsletta omfatter også utbygging på fylkesveg; en tverrforbindelse fra E18 til Gjøannes/Bekkestua i en toløps tunnel på 1,5 km og en ny adkomst til Fornebu. Dessuten inngår en fullstendig ombygging for bedre tilrettelegging for bussene i kollektivknutepunktet på Lysaker. Alle busstopp i begge retninger samles på samme side av E18 som jernbanen, med god overgang til jernbane og eventuell framtidig baneløsning til Fornebu.

Prosjektet inngår i KVV/KS1 for Oslopakke 3 som ble fulgt opp av regjeringen i St.meld. nr. 17 (2008-2009) Om Oslopakke 3 trinn 2. Det legges opp til at kommunedelplanen fremmes for formell behandling våren 2013, og planen forventes godkjent tidlig i 2014.

Det legges til grunn at prosjektet finansieres med statlig bidrag og bompenger fra Oslopakke 3 og fra nye bomstasjoner for etterskuddsinnkreving øremerket til de enkelte strekningene i Vestkorridoren.

E18 Bommestad – Sky

Regjeringen prioriterer å videreføre utbyggingen av E18 til møtefri veg mellom Oslo og Kristiansand. Prosjektet E18 Bommestad – Sky er siste etappe av utbyggingen mellom Gulli ved Tønsberg i Vestfold og Langangen i Telemark som er prioritert i Nasjonal transportplan 2010–2019. Sky – Langangen ble åpnet for trafikk i 2012 og Gulli – Langåker vil bli åpnet i 2014. Når Bommestad – Sky åpnes for trafikk, vil det være sammenhengende firefelts veg mellom Oslo og Langangen i Telemark.

Prosjektet har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte, men prosjektet er likevel prioritert fordi regjeringen legger stor vekt på å få sammenhengende møtefri veg på hele strekningen Oslo – Kristiansand. Dette vil gi vesentlig

Tabell 15.11 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E18 Lysaker – Ramstadsletta*

Kostnadsanslag/ styringsramme	10 000 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	2 200 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	7 900 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	– 4 000 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 7 300 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 3 300 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 2,1 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 3 300 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet (ikke beregnet)	-- tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvern- område og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

* Virkningene er basert på foreløpige beregninger.

bedre trafikkikkerhet og kortere reisetid, noe som er viktig både for næringstransport og persontransport i korridoren. Regjeringen legger også vekt på at E18 er en viktig del av utenlandsforbindelsene via ferjehavnene langs strekningen. I korridoren er det flere tunge industrikonsentrasjoner som er avhengige av effektiv godstransport. Flere sammenhengende bo- og arbeidsmarkedsregioner vil bli styrket av den planlagte vegutbyggingen både ved at de får bedre forbindelser internt i regionen og til andre regioner, bl.a. hovedstadsregionen. Utbyggingen av den siste delen av firefelts veg mellom Oslo og Telemark vil derfor bidra til regionforstørring langs E18.

Prosjektet ligger i Larvik kommune i Vestfold. Dagens veg er i hovedsak en tofelts veg uten skille mellom kjøretningene med unntak av en kort strekning ved Farriseidet. Årsdøgntrafikken varierer fra 15 000 til 17 000 kjøretøy. De største gevinstene av prosjektet er knyttet til bedre trafikkikkerhet og forbedring av miljøet langs vegen, både for bosatte og for det viktige friområdet i Bøkeskogen, Vestmarka og langs Farrisvannet.

Prosjektet omfatter bygging av ca. 7 km ny firefelts veg med vegbredde 23 meter. I prosjektet inngår bygging av to tunneler på 2,8 km og 1,3 km som ligger henholdsvis øst og vest for Farrisvannet, samt en bru på 570 meter som delvis går over Farrisvannet. Videre skal det bygges et planskilt kryss på Farriseidet. I tilknytning til krysset vil

det skje en betydelig ombygging av lokalvegssystemet som bl.a. omfatter fem bruer av ulik størrelse. Det bygges totalt 4,6 km gang- og sykkelveger, inkludert ombygging av deler av dagens E18 til gang- og sykkelveg. Prosjektet omfatter også betydelige landskapsarbeider ved Farriseidet.

Reguleringsplanen ble godkjent av kommunen i 2010 etter at kommunedelplanen ble stadfestet av Miljøverndepartementet i september samme år. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2).

Det er lokal enighet om delfinansiering av prosjektet med bompenger. Finansieringen av E18 gjennom Vestfold er tidligere omtalt i bl.a. Prop. 56 S (2010–2011) om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Gulli – Langåker i Vestfold. Det er aktuelt å legge fram bompengesaken for Stortinget i 2013.

Departementet vil ta initiativ til en fornyet vurdering av bompengesatsene når hele nye E18 gjennom Vestfold er åpnet for trafikk.

E18 Rugtvedt – Dørdal

Prosjektet inngår i utbyggingen av E18 til møtefri veg mellom Oslo og Kristiansand, og er første delprosjekt på strekningen Langangen – Dørdal som er omtalt i Nasjonal transportplan 2010–2019. Prosjektet har en positiv beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Regjeringen legger også vekt på å få sammenhengende møtefri veg på hele strek-

Tabell 15.12 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E18 Bommestad – Sky

Antatt restbehov per 1.1.2014*	3 650 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	1 150 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	2 500 mill. kr
Samfunnsøkonomisk nettonytte	– 1 820 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 2 170 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 860 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 1,3 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 530 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	18 600 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

* Ekskl. bompenger til planlegging/prosjektering og evt. anleggsstart før 2014.

ningen Oslo – Kristiansand. Dette vil gi vesentlig bedre trafikksikkerhet og kortere reisetid, noe som er viktig både for næringstransport og persontransport i korridoren. Regjeringen legger i tillegg vekt på at E18 er en viktig del av utenlandsforbindelsene via ferjehavnene langs strekningen. I korridoren er det flere tunge industrikonsentrasjoner som er avhengige av effektiv godstransport. Flere sammenhengende bo- og arbeidsmarkedsregioner langs korridoren vil bli styrket av den planlagte vegutbyggingen både ved at de får bedre forbindelser internt i regionen og til andre regioner, bl.a. hovedstadsregionen. Regjeringen legger stor vekt på den regionforstørring som prosjektet E18 Rugtvedt – Dørdal kan bidra til, sammen med andre utbygginger av E18.

Prosjektet ligger i Bamble kommune i Telemark. Strekningen har en årsdøgntrafikk mellom 10 000 og 12 000 kjøretøy. Dagens veg har varierende standard med mye randbebyggelse og mange kryss og avkjørsler. Sammen med stor trafikk fører dette til mange alvorlige ulykker og dårlig framkommelighet, særlig i helgene.

Prosjektet omfatter bygging av 16,8 km ny firefelts veg med vegbredde 20 meter. I tillegg vil det bli bygd 1,2 km tofelts veg med midtdeler som overgang til eksisterende veg vest for Dørdal (Bakkevannet) der det planlegges etablering av midtrekkverk videre vestover. Prosjektet omfatter flere store bruer, døgnhvileplass for tungtransporten, serviceanlegg og rasteplass. Det er planlagt tre miljøtunneler. To av disse er viltkryssinger.

Prosjektet innebærer en innkorting av E18 med 1,6 km.

Prosjektet inngår i KVV/KS1 for E18 Langanen – Grimstad som ble behandlet av regjeringen i 2010. Reguleringsplan med konsekvensutredning forventes godkjent våren 2013.

Det foreligger lokale prinsippvedtak om delfinansiering av prosjektet med bompenger.

E18 Tvedestrand – Arendal

Prosjektet inngår i utbyggingen av E18 til møtefri veg mellom Oslo og Kristiansand. Prosjektet har svakt negativ beregnet samfunnsøkonomisk nettonytte. Regjeringen legger imidlertid stor vekt på å få sammenhengende møtefri veg på hele strekningen Oslo – Kristiansand. Dette vil gi vesentlig bedre trafikksikkerhet og kortere reisetid, noe som er viktig både for næringstransport og persontransport i korridoren. På den aktuelle strekningen er det særlig viktig å bedre trafikksikkerheten. I tillegg legger regjeringen vekt på å få en rask, pålitelig og sikker veg for den omfattende næringstransporten fra Stavanger, Kristiansand og Arendal mot Oslo, og fra de tunge industrikonsentrasjonene mot Kristiansand havn. Dette vil styrke næringslivet langs hele korridoren.

Prosjektet ligger i kommunene Tvedestrand og Arendal i Aust-Agder. Strekningen har en årsdøgntrafikk mellom 10 000 og 11 000 kjøretøy. Dagens veg har varierende standard med mye randbebyggelse, mange kryss og om lag 100 avkjørsler. Sammen med stor trafikk fører dette til

mange alvorlige ulykker og dårlig framkommelighet.

Prosjektets lengde er om lag 21 km og omfatter utbygging av firefelts veg med vegbredde 20 meter fram til krysset i Arendal øst og 23 meter vegbredde videre fram til krysset på Stølen. I prosjektet inngår bygging av tre tunneler med lengder fra 200 til 800 meter og seks større bruer. Det er planlagt to nye planskilte kryss på strekningen med kobling til dagens E18. I tilknytning til et av kryssene planlegges det døgnhvileplass for tunge kjøretøy og en kollektivterminal med parkering.

Prosjektet inngår i KVV/KS1 for E18 Langanen – Grimstad som ble behandlet av regjeringen

i 2010. Kommunedelplanen ble godkjent i 2012. Arbeidet med reguleringsplanen pågår, og planen forventes godkjent i første halvår 2014.

Det er fattet lokale prinsippvedtak om delfinansiering av prosjektet med bompenger.

E39 Søgne – Lyngdal

Med grunnlag i regjeringens behandling av KVV/KS1 for E39 Søgne – Ålgård prioriteres i første omgang utbygging av strekningen Søgne – Lyngdal i Vest-Agder. Utbyggingen er nødvendig fordi vegen mellom Kristiansand og Stavanger har en viktig transportfunksjon som ikke ivaretas godt

Tabell 15.13 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E18 Rugtvedt – Dørdal

Kostnadsanslag/styringsramme	3 320 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	2 040 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	1 280 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	+ 660 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 3 190 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 1 130 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 1,5 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	– 370 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	8 100 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

Tabell 15.14 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E18 Tvedestrand – Arendal

Kostnadsanslag/styringsramme	4 400 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	3 270 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	1 130 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	– 120 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 2 820 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 720 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 3,3 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 10 300 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	9 300 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

Tabell 15.15 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E39 Søgne – Lyngdal

Kostnadsanslag/styringsramme	7 530 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	1 720 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	1 060 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	+1 110 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	-8 360 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	-2 820 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	-1,6 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+16 800 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet (ikke beregnet)	+18 200 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvern-område og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	20 daa

nok med dagens lave standard med dårlig framkommelighet, særlig for tungtransporten. Utbyggingen har dessuten en stor positiv beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte.

Dagens årsdøgntrafikk ved Lindelia i Søgne er om lag 8 800 kjøretøy og litt i underkant av 7 000 kjøretøy ved Oftedal i Lyngdal. Fra Lindelia til Døle bru er det flere stigninger i kombinasjon med dårlig kurvatur. Særlig Trysbakken er vanskelig for tungtrafikken på vinteren. Videre til Livold er det dårlig kurvatur med stedvis mye randbebyggelse og nedsatt fartsgrense. Strekningen er svært ulykkesbelastet. Mellom Livold og Fardal er vegen smal og bratt med en hårnålsving. Strekningen er en flaskehals for tungtrafikken. Fra Udland til Oftedal er det bratt og svingete i stigningene i forbindelse med Lenefjorden, noe som skaper store framkommelighetsproblemer vinterstid.

Prosjektet starter ved Lindelia i Søgne kommune og fortsetter gjennom kommunene Mandal og Lindesnes frem til Oftedal i Lyngdal kommune. Fra Fardal til Udland er det allerede bygd om lag 3,9 km ny tofelts veg med forbikjøringsfelt og midtrekkverk. Strekningen ble åpnet for trafikk i 2011. Hele prosjektet innebærer bygging av om lag 28 km firefelts veg vestover til Vigeland og om lag 8,5 km tofelts veg med forbikjøringsfelt og midtrekkverk videre fram til Oftedal. Hele strekningen bygges ut i ny vegtrasé og vil korte inn E39 med vel 5 km. Omfang av tunneler og større bruer er ennå ikke avklart.

Prosjektet vil bli gjennomført i flere utbyggingsetapper med Livold – Fardal (1,5 km) som

første etappe. For strekningen Livold – Fardal foreligger det godkjent reguleringsplan fra 2012. For strekningen Livold – Døle bru – Lindelia pågår det arbeid med kommunedelplan og konsekvensutredning. For Udland – Oftedal er ikke planarbeidet startet opp ennå.

Prioriteringen av Lindelia – Døle bru – Livold og Udland – Oftedal er betinget av at det blir lokal tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering.

E39 Ålgård – Sandved

Regjeringen prioriterer å bygge ut firefelts veg mellom Ålgård og Sandved i kommunene Gjesdal og Sandnes i Rogaland. Utbyggingen vil gi bedre framkommelighet, trafikkikkerhet og bomiljø. Prosjektet har en stor positiv beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte.

Årsdøgntrafikken er i dag om lag 13 000 kjøretøy ved Ålgård og litt over 30 000 kjøretøy ved Kvelluren bru ved Sandved. Dagens tofelts veg med mange kryss i plan og mange avkjørsler gir svært dårlig trafikkavvikling og mange ulykker. Mellom Hove og Sandved er det bygget midtrekkverk som har fjernet de alvorlige ulykkene, men det er store køer i rushtidene, noe som også medfører trafikklekkasje til det lokale vegnettet. Dagens veg går gjennom tettstedene Ålgård og Figgjo med mye randbebyggelse, noe som gir dårlig bomiljø med mye støy- og luftforurensning.

Utbyggingen omfatter om lag 15,5 km firefelts veg hvorav om lag 5 km er foreslått lagt i tunnel. Det vil bli bygd 5 planskilte kryss. Om lag 1,3 km

Tabell 15.16 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E39 Ålgård – Sandved

Kostnadsanslag/styringsramme	3 150 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	1 310 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	1 840 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	+2 450 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	-5 660 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	-1 620 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	-0,9 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	-4 890 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	26 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvern- område og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	140 daa

av rv 13 og fv 325 vil bli ombygget. Utbygging av om lag 2 km gang- og sykkelveg med to gangbruer vil sikre sammenhengende tilbud for gående og syklende på hele strekningen mellom Ålgård og Sandved. Det vil også bli gjennomført støytiltak i form av støyvoller/-skjermer og fasadetiltak. Ved Kvelluren vil det bli bygget en ny og større bru med om lag 350 meters lengde.

Prosjektet vil bli gjennomført i to utbyggingsetapper med Hove – Sandved (1,6 km) som første etappe og Ålgård – Hove (14 km) som andre etappe.

For første utbyggingsetappe, Hove – Sandved, foreligger det godkjent reguleringsplan fra 2010. For Ålgård – Hove har kommunedelplanen vært på offentlig ettersyn. Det foreligger innsigelser til planen, og det arbeides nå med tilleggsutredninger for nye alternativer før planen kan legges ut til nytt offentlig ettersyn. Omfanget av inngrep i dyrket mark vil bero på utfallet av arbeidet med kommunedelplanen. Utbyggingen kommer i konflikt med en planteart som står på «rødlista».

Det er forutsatt at Hove – Sandved delfinansieres med bompenger fra Nord-Jærenpakken, mens finansieringen av Ålgård – Hove er avhengig av at det blir tilslutning til en Jærenpakke 2.

Rv 23 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2

Stortinget har vedtatt at rv 23 Oslofjordforbindelsen skal bygges ut i to byggetrinn. Det første byggetrinnet var ferdig i 2000. Ut fra sikkerhetsmessige årsaker har Statens vegvesen igangsatt planlegging av andre byggetrinn med ny undersjøisk

tunnel parallelt med den eksisterende. Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å utrede bygging av bru som et mulig alternativ til nytt tunnellop. Dette vil bli gjort i det pågående arbeidet med KVVU for kryssing av Oslofjorden. Regjeringen prioriterer midler til rv 23 Oslofjordforbindelsen i første fireårsperiode. Oppstart i første fireårsperiode vil være aktuelt bare ved bygging av nytt tunnellop. Utbyggingen er ikke samfunnsøkonomisk lønnsom, men nødvendig med hensyn til bestemmelsene om tunnelsikkerhet. Prosjektet vil øke sikkerheten for trafikantene når tunnelen må evakueres ved eventuell brann. I tillegg vil det gi bedre trafiksikkerhet og kapasitet, samt bedre forutsigbarheten for trafikantene gjennom færre stengninger av tunnelen som følge av hendelser, ulykker, drift og vedlikehold.

Årsdøgntrafikken gjennom Oslofjordtunnelen er i dag i overkant av 7 000 kjøretøy med en tungtrafikkandel på om lag 15 pst., mens strekningen Vassumkrysset – Måna har en årsdøgntrafikk på om lag 11 300 kjøretøy. Det forventes at årsdøgntrafikken gjennom tunnelen vil øke betydelig når bompengereinnkrevningen avsluttes.

Reguleringsplanene for dagens Oslofjordforbindelse ble godkjent med firefelts veg fra Vassum til Måna, to tunnellop under Oslofjorden og tofelts veg på vestsiden av fjorden. Det er imidlertid behov for endringer av reguleringsplanene. Forslag til planprogram for reguleringsplanarbeidet har vært på høring og forventes godkjent våren 2013. Ved bygging av bru kreves ny planprosess. Det er stor usikkerhet knyttet til kostnadene for prosjektet, ettersom det ikke er tatt stilling til om

Tabell 15.17 Nøkkeltall og virkningsberegninger for rv 23 Dagslett – Lillesand

Kostnadsanslag/styringsramme	1 840 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	660 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	1 180 mill. kr
Samfunnsøkonomisk nettonytte	+ 3 640 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 5 770 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 2 160 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,3 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 11 200 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	1 450 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	90 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

det skal bygges bru eller nytt tunnellop. På den bakgrunn oppgis foreløpig ikke nøkkeltall og virkningsberegninger for prosjektet.

Bompengelånet for første byggetrinn vil bli nedbetalt høsten 2013. De berørte kommunene og fylkeskommunene har sluttet seg til et opplegg for forhåndsinnkreving av bompenge som innebærer en forlengelse av dagens bompengeordning med inntil tre år. I løpet av treårsperioden tar Samferdselsdepartementet sikte på å legge fram for Stortinget et detaljert opplegg for gjennomføring og finansiering av 2 byggetrinn, gitt at det skal bygges nytt tunnellop.

Rv 23 Dagslett – Lillesand

Regjeringen prioriterer å videreføre utbyggingen av rv 23 Oslofjordforbindelsen gjennom å bygge firefelts veg mellom Dagslett og Lillesand. Prosjektet gir god reduksjon av samfunnets og bedriftenes transportkostnader, og har stor positiv beregnet samfunnsøkonomisk nettonytte. I tillegg legger regjeringen vekt på å eliminere flaskehalsen på den alternative ruten mellom E6 ved Drøbak og E18 ved Lier. Dette kan innebære avlastning av trafikksystemet i Oslo. Dessuten legges det vekt på at prosjektet vil redusere miljøproblemene for beboerne langs eksisterende veg.

Prosjektet ligger i kommunene Røyken og Lier i Buskerud. Årsdøgntrafikken på strekningen varierer fra 14 000 til 18 000 kjøretøy. Dagens tofelts veg har svært dårlig standard med krappe svinger, smal vegbane og boliger nær vegen. Prosjektet omfatter bygging av om lag 4 km firefelts

veg inkludert en tunnel på om lag 2 km og en 300 meter lang betongkultvert på Lillesand.

Godkjent reguleringsplan fra 2003 er under revisjon som følge av ny kryssløsning på Lillesand og strengere krav til sikt og kurvatur enn tidligere. Revidert reguleringsplan forventes godkjent våren 2013.

Det arbeides med forslag til finansieringsplan og bompengeordning for prosjektet.

Siste seksårsperiode

I siste seksårsperiode prioriteres statlige midler til å fullføre/fullfinansiere prosjektene Lysaker – Ramstadsletta, Bommestad – Sky, Rugtvedt – Dørdal, Tvedestrand – Arendal og Varoddbrua på E18 og Eiganestunnellen samt delprosjekt på strekningene Søgne – Lyngdal og Ålgård – Sandved på E39. I tillegg prioriteres statlige midler til å fullføre Dagslett – Lillesand på rv 23, samt Oslofjordforbindelsen trinn 2.

Pga. tunnelsikkerhetsforskriftens bestemmelser om tunneler med høy trafikk, prioriteres det statlige midler i siste seksårsperiode til å starte byggingen av ekstra tunnellop i tunnelene på E18 mellom Langangen og Rugtvedt i Telemark, med forbehold om hvilken planløsning som blir valgt i det pågående arbeidet med kommunedelplan for strekningen. De statlige midlene kan være bidrag til en mer omfattende utbygging av denne strekningen, forutsatt at det blir lokalpolitisk tilslutning til bompengeopplegg for en slik utbygging.

Regjeringen prioriterer statlige midler til å gjennomføre prosjektet E39 Gartnerløkka – Brei-

myrkrysset, forutsatt at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet innenfor fase 2 av Samferdselspakke Kristiansand. Prosjektet har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk nettonytte. Prosjektet prioriteres likevel fordi det er viktig for trafikkforholdene og miljøet i byen og atkomstforholdene til Kristiansand havn. Prosjektet gir også bedre framkommelighet for kollektivtrafikken og store reduksjoner i næringslivets transportkostnader. Prosjektet inngår i KVV/KS1 for Samferdselspakke Kristiansandsregionen som ble behandlet av regjeringen i 2012.

Regjeringen prioriterer å videreføre utbyggingen av E39 mellom Kristiansand og Stavanger i siste seksårsperiode. I Vest-Agder prioriterer regjeringen statlige midler til videreføring av prosjektet E39 Søgne – Lyngdal med etappene Lindelia – Døle bru – Livold og Udland – Oftedal. E39 Ålgård – Sandved i Rogaland videreføres med etappen Ålgård – Hove. Prosjektet Udland – Oftedal med utbygging til to felt med midtrekkverk prioriteres fordi dagens veg er smal og svingete med farlig sideterreng og flere bakker som er vanskelige for tunge kjøretøy på vinteren. Utbygging av strekningen Lindelia – Døle bru – Livold til ny firefelts veg korter inn E39 med om lag 5 km og avløser dagens veg som er smal og svingete. På strekningen er det bratte bakker, farlig sideterreng og noe bebyggelse langs veien. Strekningen har i dag dårlig framkommelighet for tunge kjøretøy vinterstid.

Det prioriteres statlige midler til utbygging av firefelts veg på strekningen Smiene – Harestad i kommunene Stavanger og Randaberg, forutsatt at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering innenfor en Jærenpakke 2. Prosjektet har en positiv beregnet samfunnsøkonomisk nettonytte. Prosjektet sikrer god framkommelighet og trafikk sikkerhet på E39 mellom Eiganestunnelen som skal bygges i sør og den prioriterte utbyggingen av tunnel under Boknafjorden i nord (Rogfast). Prosjektet vil avlaste lokalvegnettet og gi et bedre bo- og nærmiljø i området.

I Vest-Agder prioriteres statlige midler til rv 41/rv 451 for å bygge om atkomsten fra E18 til Kristiansand lufthavn, Kjevik. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av utbyggingen innenfor fase 2 av Samferdselspakke Kristiansand.

I Buskerud prioriteres statlige midler til utbygging av rv 23 til firefelts veg fra Linnes til kryss med E18. Prosjektet ligger i forlengelsen av Dagslett – Linnes. Prioriteringen er betinget av lokal tilslutning til delvis bompengefinansiering. Prosjektet har en negativ beregnet samfunnsøko-

nomisk nettonytte. Prosjektet er likevel viktig for å løse dagens problemer med framkommelighet og trafikk sikkerhet. Regjeringen legger vekt på at hele rv 23 får en sammenhengende god standard som gjør at den kan bidra til avlastning av trafikksystemet i Oslo. Årsdøgntrafikken vest for Linnes er i overkant av 16 000 kjøretøy.

Regjeringen prioriterer statlige midler til delfinansiering av den planlagte utvidelsen av Bussterminalen i Oslo, som vil bidra til en bedre avvikling av ekspressbusstrafikken til og fra hovedstaden. Bussterminalen i Oslo er et svært viktig kollektivtransportprosjekt.

15.3.3.7 Jernbaneinvesteringer i korridoren

Jernbanen spiller en vesentlig rolle i denne korridoren. Drammenbanen og Askerbanen er blant de tettest trafikkerte strekningene i landet, og sammen med Vestfoldbanen utføres en stor andel av det samlede persontransportarbeidet på jernbanen i denne korridoren. Sørlandsbanen inngår også i korridoren, med mye persontrafikk på strekningen Kongsberg – Oslo og Egersund – Sandnes – Stavanger (Jærbanen). Sørlandsbanen er også en viktig strekning for godstransport på jernbanen.

Åpningen av nytt dobbeltspor i vestkorridoren (Askerbanen) har, sammen med det gamle dobbeltsporet på Drammenbanen, gitt muligheten til å utvikle et helt nytt rutetilbud i denne korridoren. Trafikken er nå separert i raske og knutepunktstoppende tog på den nye banen, og fullstoppende lokaltog på den gamle banen. Fra desember 2014 vil de knutepunktstoppende togene (IC-tog og lange lokaltog) betjene de største knutepunktene på strekningen Asker-Oslo S/Lillestrøm med avgang hvert tiende minutt. De fullstoppende lokaltogene vil fra 2014 gå hvert kvarter mot tidligere hver halvtime. Drammenbanen mellom Oslo S og Asker vil rendyrkes som en lokaltogbane, med økt frekvens for et svært stort antall reisende. Passasjerer på strekningen Asker – Oslo og videre til Lillestrøm vil dermed få et rutetilbud som er forutsigbart og enkelt, samtidig som det gir økt fleksibilitet i valg av reisetidspunkt. Samspillet mellom de to dobbeltsporede banene vil samlet gi en langt mer kapasitetssterk og robust jernbane langs denne strekningen. Dette vil bidra til at togtilbudet på innerstrekningen (Asker – Oslo) vil få en større rolle i det samlede kollektivtransportsystemet i Oslo-området. Med et såpass omfattende togtilbud også utenom rushtiden vil toget, i tillegg til å transportere pendlere til og fra jobb, også kunne få en viktig funksjon for de rei-

sendes transporter til og fra andre aktiviteter enn arbeid, først og fremst mellom Oslo og de nærmeste nabokommunene.

Langs Vestfoldbanen (Drammen – Skien) pågår det ved inngangen til planperioden et omfattende utbyggingsarbeid. Byggingen av nye dobbeltspor på strekningen Holm – Nykirke – Holmestrand og Farriseidet – Porsgrunn er i gang. Det er satt av hhv. om lag 3 og 5,6 mrd. kr til fullføring av disse prosjektene. Dette vil gi en mer robust og fleksibel jernbane, i tillegg til reduserte reisetider. Når disse prosjektene står ferdig, gjenstår det kun to enkeltsporsparseller mellom Oslo og Tønsberg: Nykirke – Barkåker og Drammen – Kobbervikdalen. For å øke tilbudet på IC-togene til halvtimesfrekvens på den mest trafikkerte delen av Vestfoldbanen (Oslo – Tønsberg) må i første omgang minst ett av disse prosjektene fullføres. Innen utgangen av 2024 skal begge parsellene ferdigstilles. Sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg vil gi ytterligere redusert reisetid og en vesentlig mer driftssikker og robust togtrafikk. Når pågående prosjekt og prosjektene som startes opp i planperioden er ferdigstilt, vil reisetiden med IC-tog mellom Oslo og Tønsberg reduseres med om lag 20 minutter. Sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg vil, sammen med det pågående prosjektet Farriseidet – Porsgrunn, gi en reisetidsreduksjon på om lag 35 minutter på strekningen Oslo – Grenland. Reisetidene er beregnet for fullstoppende IC-tog. Reisetidene vil kunne bli ytterligere redusert med ekspressavganger med færre stopp.

Neste trinn i utviklingen av Vestfoldbanen etter at byggingen av sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg er ferdig innen utgangen av 2024, er å bygge tilstrekkelig kapasitet sør for Tønsberg slik at det kan tilbys halvtimesfrekvens gjennom hele driftsdøgnet til/fra Skien. For å få til dette må det bygges kryssingsspor eller dobbeltsporsparsell mellom Tønsberg og Larvik. Dette skal stå ferdig innen utgangen av 2026. Strekningen mellom Larvik og Grenland er allerede under bygging. Den skal stå ferdig i 2018 og er en sentral forutsetning for en slik tilbudsforbedring.

Regjeringen legger i utgangspunktet til grunn at videre planlegging av InterCity-strekningene til Halden, Lillehammer og Skien skal ta sikte på ferdigstilling i 2030. Endelig framdriftsplan for den videre utbyggingen vil bli sett i lys av de utredninger som regjeringen vil sette i gang om gods- og persontransport på det sentrale Østlandsområdet, bl.a. kapasiteten i jernbanesystemet inn mot og gjennom Oslo. Jernbaneverket skal utarbeide en utbyggingsstrategi for IC-strekningene som vil

gi et viktig grunnlag for videre planlegging og framdrift.

Etter at Jærbanen ble utvidet til dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes har antallet reisende på strekningen økt betydelig. Tilbudsforbedringen innebærer at det nå kjøres tog hvert kvarter mellom Sandnes og Stavanger. For å utvikle tilbudet videre mot Egersund, må kapasiteten videre sørøver utvides. Samferdselsdepartementet vil derfor sette i gang et arbeid med konseptvalgutredning (KVU) for transportløsninger på denne strekningen. Dette vil gi et viktig grunnlag for å kunne prioritere tiltak som er nødvendige for å utvikle tilbudet mellom Egersund og Sandnes/Stavanger i neste planperiode. Dette utredningsarbeidet må ses i sammenheng med gjennomført KVU/KS1 for E18 Søgne – Ålgård og med betydningen for gods- og persontrafikk på Sørlandsbanen. I perioden denne planen omfatter, prioriterer regjeringen først og fremst tiltak som vil legge til rette for mer gods på resten av Sørlandsbanen. Kapasitetsøkende tiltak, som for eksempel nye og forlengede kryssingsspor kommer imidlertid også til nytte for persontogene på Sørlandsbanen. Det vil i planleggingen av kryssingssporene på strekningen være viktig å se disse behovene i sammenheng. Det legges opp til økt kapasitet for godstog. Bygging av kryssingsspor er relativt rimelige prosjekt, men med stor nytte.

Det settes av om lag 17,6 mrd. kr til investeringer i jernbanen i denne korridoren i planperioden. Dette omfatter midler både til videreføring og fullføring av pågående investeringer og oppstart av nye prosjekt. De største nye prosjektene er omtalt under.

Drammen – Kobbervikdalen og Barkåker – Nykirke

For å kunne etablere halvtimesfrekvens for IC-togene til/fra Tønsberg, må enten strekningen Drammen – Kobbervikdalen eller strekningen Barkåker – Nykirke bygges som dobbeltsporet jernbane. For IC-tilbudet til Tønsberg er dermed nytten av de to prosjektene tilnærmet likeverdige. For å kunne øke frekvensen til Tønsberg utover dette, må begge prosjektene realiseres. Til sammen gir prosjektene sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Tønsberg. Sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg gir rom for høy frekvens, betydelig redusert reisetid og en mer robust trafikkavvikling. Regjeringen prioriterer derfor bygging av begge parsellene innen utgangen av 2024. Hvilken parsell som skal bygges først vil bli tatt stilling til på basis av det videre planarbeidet og Jernbaneverkets utbyggingsstrategi.

Tabell 15.18 Nøkkeltall og virkningsberegninger samlet for alle prosjektene som realiseres innen 2023 på Vestfoldbanen

Kostnadsanslag/styringsramme	4 830 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	4 830 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	0 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	-1 380 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	-2 480 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	-930 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	-0,7 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	-3 200 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	57 300 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	12 daa
Inngrep i dyrket jord	185 daa

Begge prosjektene er vurdert i KVU for IC-strekningene. Kostnaden for prosjektene er anslått til om lag 5 mrd. kr for Drammen – Kobbervikdalen og 4,5 mrd. kr for Nykirke – Barkåker. Det er knyttet størst usikkerhet til Drammen – Kobbervikdalen siden dette vil være et mer komplisert prosjekt. Det settes av om lag 8 mrd. kr til oppstart i planperioden og fullføring av begge parsellene innen utgangen av 2024.

Tabell 15.17 gir en oversikt over nøkkeltall og virkninger ved ferdigstilling av Nykirke – Barkåker, som gir mulighet for halvtimesfrekvens mellom Oslo og Tønsberg på Vestfoldbanen innen 2023.

15.3.3.8 Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren

Korridoren inkluderer lufthavnene Stavanger lufthavn, Sola, og Kristiansand lufthavn, Kjevik. Det er videre tre lufthavner utenfor Avinor i korridoren: Sandefjord lufthavn, Torp; Skien lufthavn, Geiteryggen, og Notodden flyplass, Tuven.

Viktige investeringer i planperioden er:

Stavanger lufthavn, Sola

Trafikkprognosene viser en økning fra 3,8 mill. passasjerer i 2011 til 6 mill. fram mot 2020.

Med utgangspunkt i kapasitetsutfordringene har Avinor planlagt terminalutvidelser med ny ter-

minalpir sørover og en utvidelse av terminalen på landsiden. Tiltakene vil bl.a. øke lufthavnens kommersielle areal og antallet flyoppstillingsplasser. Disse tiltakene er planlagt gjennomført fram til 2020. Avinor vil i planperioden vurdere kapasiteten i banesystemet, samtidig med at bygging av ny parallell rullebane kan være nødvendig for å gi plass til terminalutvidelse for å imøtekomme behov for kapasitet i takt med trafikkutviklingen.

Kristiansand lufthavn, Kjevik

Ved Kristiansand lufthavn, Kjevik, planlegger Avinor en utvidelse av dagens utenlandsterminal som skal stå klar i 2016.

15.3.3.9 Investeringer i infrastruktur for sjøtransport i korridoren

Hovedleden fra Oslo til Stavanger er preget av åpne farvann, mens ledene inn til havnene ofte er trange, grunne og kronglete. Leden er preget av en variert og sammensatt trafikk bestående av gods fartøy og noen passasjerskip, og et betydelig innslag av fritidsbåter. Noe av godstrafikken er frakt av drivstoff og annet farlig gods. Fartøyene blir stadig større og krever at farleden har større dybde over en større bredde enn tidligere. Dette gjør det nødvendig med en god standard på farleden. Det er lagt vekt på tiltak som vil høyne sikkerheten.

Tiltak i siste seksårsperiode i korridoren er:

Innseiling Grenland, Porsgrunn/Bamble kommuner i Telemark

Tiltaksområdet omfatter strekningen fra Langesundsbukta til Brevikstrømmen. Hovedløpet for de største fartøyene er gjennom Kalven og Tjørtingen, mens leden gjennom Langesund brukes av mindre fartøy. I planfasen skal det også vurderes om det er mulig å etablere en ny led gjennom Gamle Langesund. Farleden er svært trafikkert, og har mye transport av farlig last. Tiltaket vil bidra til å bedre framkommeligheten og den generelle sikkerheten i leden.

Innseiling Kragerø i Telemark

Leden til Kragerø er smal i den ytre delen ved Knubbehausen. I dette området er det ofte sterk sidestrøm som gjør seilasen krevende spesielt for de mest dyptgående fartøyene. Lenger inn i fjorden er det også et vanskelig område i nærheten av Kragerø havn. Utbedringen vil øke sikkerheten og bedre framkommeligheten i leden.

Innseiling Farsund i Vest-Agder

Leden inn til Farsund havn er i et lite område svært trang. Her er bredden 60 meter med nødvendig dybde. Det er planer om å utbedre leden til -17 meter dybde og 100 meter bredde i dette området. Utvidelse av leden vil gi økt framkommelighet og sikkerhet, og legge til rette for at større fartøy kan anløpe havnene i Lundevågen industriområde.

Innseiling Risavika, Stavanger i Rogaland

Risavika har status som stamnetthavn og utpekt havn. Formålet med en eventuell utbedring av innseilingen til Risavika er å øke sikkerheten og bedre tilkomsten til havna. Det er behov for utbedring dersom større fartøy kommer til å trafikere havna i framtiden. Dersom tonnasjen øker vesentlig i framtiden (større skip), vil det være hensiktsmessig å sprengje Nilsagrunnen fra -12 m ned til -18 meter for å gi en tryggere inn- og utseiling til Risavika. Utbedring/fornyning av to eksisterende navigasjonsinnretninger er med i tiltaket.

Indre Stavanger havn i Rogaland

I tillegg til å fungere som den sentrale cruisehavna i Rogaland, er havna også et senter for passasjertrafikk. Målet med tiltaket er å øke sikker-

heten og oppnå bedre manøvreringsareal for større passasjerfartøy i innseilingen til indre Stavanger havn. En grunne på -10 meter i Byfjorden bør sprenges ned til -14 meter.

I tillegg er det satt av midler til mindre farleds- og merketiltak i korridor 3 i den siste seksårsperioden.

15.3.4 Korridor 4: Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim

15.3.4.1 Korridorens rolle og betydning i transportsystemet

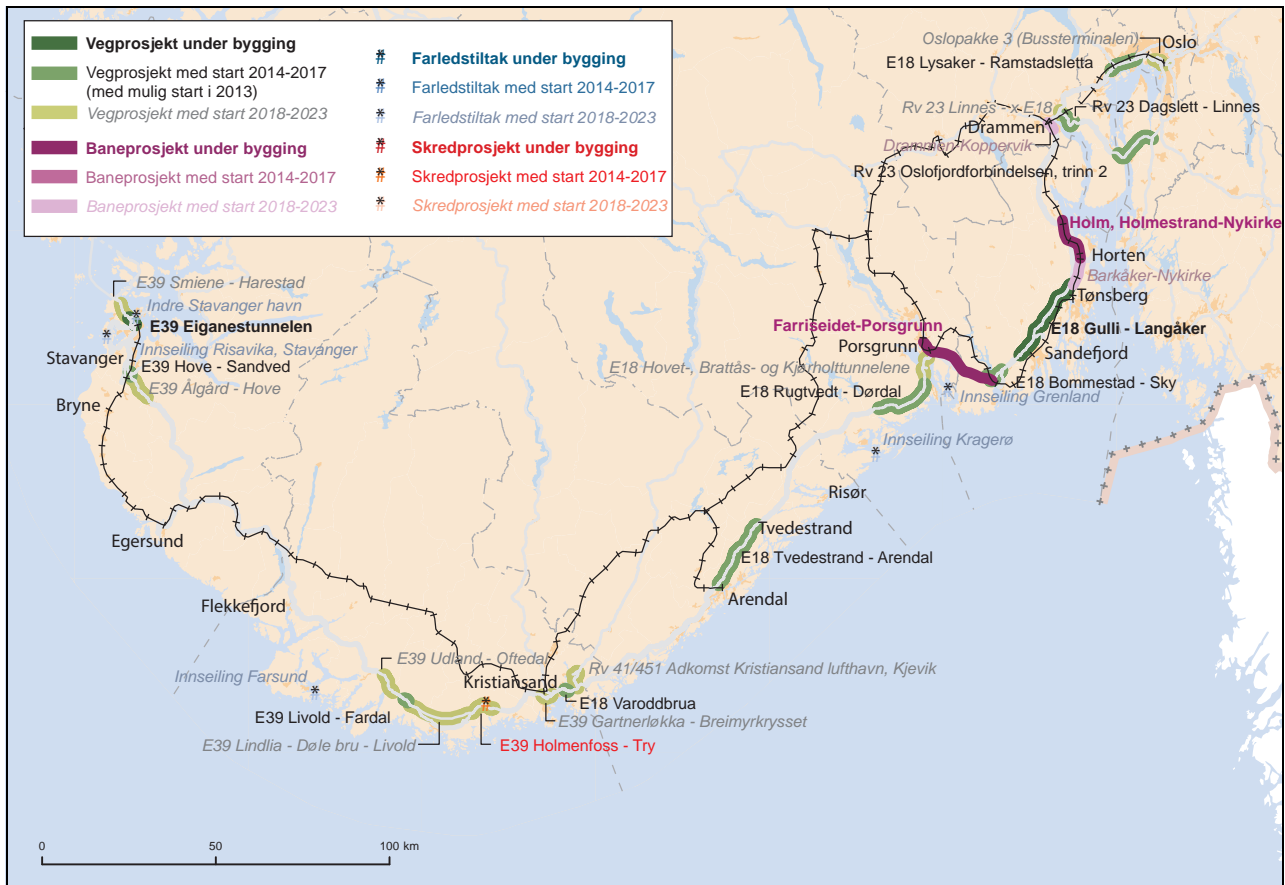
Korridoren binder sammen viktige byer langs vestlandskysten. Næringsvirksomheten er svært eksportrettet, med blant annet produksjon av møbler og skip. Petroleumsindustrien er av svært stor betydning nasjonalt og for korridoren. Jordbruk, fiskeri og oppdrettsnæring er også en sentral del av næringsmønsteret, mens tilleggsnæringer som turisme og foredling av mat øker i antall årsverk. Storbyområdene Stavanger, Bergen og Trondheim har variert næringsstruktur, med stor innpendling fra omlandet.

Hovedårene og knutepunktene i korridoren er:

- E39 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim med tilknytninger.
- Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsendal – Voss – Hella – Sogndal.
- Haugesund lufthavn, Karmøy; Bergen lufthavn, Flesland; Ålesund lufthavn, Vigra; Molde lufthavn, Årø, og Kristiansund lufthavn, Kvernberget.
- Hovedleden Stavanger – Trondheim, og innseilingene til stamnetthavnene Karmsund, Kårstø, Bergen, Sture, Mongstad, Flora, Måløy, Ålesund, Molde, Kristiansund, Aure og Trondheim.

15.3.4.2 Transportvolum og transportmiddelfordeling

Det er tilgang til alle transportmidler i korridoren. I godstransporten er relasjonene Bergen – Stavanger og Bergen – Trondheim dominert av store volumer med raffinerte petroleumsprodukter som fraktes med skip. Lastebil er det mest brukte transportmiddelet for stykkgoods på alle relasjonene, med unntak av transporten fra Stavanger til Bergen hvor skip har høyest markedsandel. På strekningen Stavanger – Bergen – Ålesund forårsaker ferjene så høye ekstrakostnader og ekstra reisetid at mange vogntog velger ruten om Oslo



Figur 15.11 Riksveg-, jernbane- og farledsprosjekt i korridor 3

som alternativ. Selv om sjøtransport i hovedsak består av transport av bulkvarer, fraktes også noe stykk gods på lengre strekninger. Skip har 66 pst. av godstransporten i denne korridoren, mens veg har 34 pst.

Havnene i korridoren har betydelig trafikk med om lag 50 pst. av lastet og losset godsmengde i norske havner. Denne korridoren er spesielt viktig for sjøtransporten. I tillegg til trafikken til havnene i korridor 4 er det også en betydelig andel av sjøtrafikken i korridor 7 som også seiler i korridor 4.

Det er sju ferjestrekninger i korridoren og Hurtigruten trafikkerer kysten fra Bergen og nordover. Personbil dominerer på korte og mellomlange avstander, mens båt er viktig kollektivtilbud på mellomlange strekninger i sørlige deler av korridoren. Mellom Stavanger og Bergen har båttrafikken eksempelvis 20 pst. markedsandel av persontransporten. Buss har større markedsandeler i de nordlige delene av korridoren, og flere ekspressbusslinjer har hyppige daglige avganger. Bussandelen har økt de senere årene, og utgjør nå 12 pst. av trafikken mellom Stavanger og Bergen. Det er nå tilnærmet timesfrekvens på dagtid, så langt som ferjetilbudet tillater det. Fly dominerer

lengre strekninger, noe som kan illustreres ved forbindelsen mellom Stavanger og Trondheim, hvor flyets markedsandel er på 64 pst. Strekningen Bergen – Stavanger på 20 mil, med to ferjer, har så høy flyandel som 40 pst. Det er uvanlig høyt i forhold til reiselengden.

15.3.4.3 Flaskehalsar og utfordringer i korridoren

- Stedvis dårlig og lite sammenhengende vegstandard. Deler av vegnettet har høvfjellsproblematikk og flere strekninger er utsatt for skred.
- Det er syv ferjeforbindelser på strekningen E39 Stavanger – Trondheim, noe som medfører ulemper for trafikantene. Det er også dårlig standard på E39 mellom ferjeleiene.
- Forfall på riksvegnettet, hvorav en stor andel er knyttet til utbedringsbehov på tunneler på E39 Stavanger – Ålesund.
- Sterkt press på terminalkapasitet på Bergen lufthavn, Flesland. På Kristiansund lufthavn, Kvernberget, er det behov for å se på ny felles terminal for fly og helikopter.
- Behov for merke- og utdypingstiltak for økt sikkerhet og framkommelighet i farledene.

Tabell 15.19 Rammer til store prosjekt i korridor 4. Mill. 2013-kr

		2014–2017	2014–2023	Annen finansiering
Veg	Vedtatte/igangsatte prosjekt	1 570	1 620	120
	Nye prosjekt	3 370	16 610	18 570
	Sum	4 940	18 230	18 690
Sjø	Vedtatte/igangsatte prosjekt	92	92	
	Nye prosjekt	92	1617	
	Sum	184	1 709	0
Sum		5 124	19 939	18 690

Størstedelen av leden går innaskjærs med behov for ledsutbedringer ettersom fartøyene blir større og krever mer manøvreringsrom.

- Stor havnetrafikk med potensial for å ta mer av godstransporten fra veg.

15.3.4.4 Gjennomførte KVV/KS1 i korridoren

- Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVV) for E39 Aksdal-Bergen. Det er gjennomført KS1. Departementet vil legge opp til videre planlegging når valg av konsept er avklart.
- Det er gjennomført KVV/KS1 for strekningene E39 Skei - Ålesund, Ålesund - Bergsøya og Bergsøya - Valsøya. Departementet vil legge opp til videre planlegging når valg av konsept er avklart.
- Det er gjennomført KVV/KS1 for Bergensregionen. Det legges til grunn at videre utvikling av transportsystemet i Bergensregionen ikke skal basere seg på en regionpakke med felles organisering og finansiering på nåværende tidspunkt. Det bør likevel vurderes å på sikt samordne prosjekter og tiltak til en samlet pakke der rammeverket for helhetlige bymiljøavtaler legges til grunn. Aktuelle prosjekter og tiltak må vurderes trinnvis, og samfunnsøkonomisk lønnsomhet vektlegges ved prioritering av prosjekter.

15.3.4.5 Hovedprioriteringer og virkninger

Regjeringens hovedprioriteringer i korridoren omhandler i hovedsak utbygging av E39 langs kysten, og konkrete prosjekt på E39 vurderes som kandidater til den nye ordningen med Prioriterte prosjekt, deriblant utbyggingen av en fast vegforbindelse under Boknafjorden (Rogfast). Videre er prioriteringene i korridoren knyttet til framkom-

melighets- og miljøproblemer på innfartsvegene til Bergen. Med disse investeringene vil en bl.a. oppnå en total reisetidsreduksjon i korridoren på om lag 55 minutter. Prioriteringene innebærer ferdigstillelse av om lag 206 km veg, 49 km midtrekkverk og 94 km veg som får gul midtlinje. I tillegg vil en oppnå en reduksjon av antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker på om lag 6 personer. På luftfartssiden er det planlagt kapasitetsøkende tiltak ved Bergen lufthavn, Flesland; Ålesund lufthavn, Vigra, og ved Kristiansund lufthavn, Kvernberget. For sjøtransportens del er det framkommelighet og sikkerhet i farleder som blir prioritert. Tiltakene vil også gjøre det mulig for større fartøy å anløpe havnene og dermed effektivisere sjøtransporten.

15.3.4.6 Riksveginvesteringer i korridoren

E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger

Den pågående utbyggingen av E39 Vågsbotn – Hylkje i Hordaland vil bli fullført i 2014. I Sogn og Fjordane er det bevilget midler til å starte utbedring av E39 på strekningene Drægebø – Grytås og Birkeland – Sande samt bygging av ny Lavik ferjekai i 2013. Prosjektene vil bli fullført i første fireårsperiode.

Regjeringen prioriterer statlige midler i første fireårsperiode til å starte utbyggingen av E39 Rogfast med ferjefri kryssing av Boknafjorden i Rogaland. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. Videre prioriteres det statlige midler til å starte utbygging av firefelts veg på E39 Svegatjørn – Rådal i Hordaland. Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. Regjeringen prioriterer også statlige midler til å starte utbyggingen av rv 555 Sotrasambandet i Hordaland. Prioriteringen er betinget av at

det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. Det vises til omtale av disse tre prosjektene nedenfor.

Også utbedring av E39 mellom Bjørset og Skei i Jølster kommune i Sogn og Fjordane blir startet opp i første fireårsperiode. Prosjektet har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Prosjektet blir likevel prioritert av hensyn til framkommelighet og trafikksikkerhet ettersom dagens veg er svingete og så smal at den mangler gul midtlinje. Prosjektet omfatter også utbedring av et skredpunkt. Regjeringen legger stor vekt på å bygge ut E39 til en effektiv, rask og sikker transportåre på hele strekningen mellom Kristiansand og Trondheim. Utbedring av eksisterende veg på partier med lav standard er en del av denne strategien. Prosjektet inngår i KVU/KS1 for E39 Lavik – Skei som ble behandlet av regjeringen i 2009.

I siste seksårsperiode settes det av 1,2 mrd. kr til utbedring av strekninger på E39 i Sogn og Fjordane.

Samferdselsdepartementet er kjent med at det lokalt arbeides med planer for tunneler over Sognefjellet. Dagens veg over Sognefjellet er klassifisert som fylkesveg. Departementet vil komme tilbake til saken med en vurdering av vegens status og behov for utredninger.

E39 Rogfast

Regjeringen har som langsiktig ambisjon å bygge ut E39 mellom Kristiansand og Trondheim til ferjefri standard. Utbyggingen av en undersjøisk

tunnel under Boknafjorden, E39 Rogfast, er en start på det langsiktige arbeidet med å utvikle E39 til en effektiv og rask transportåre som binder sammen de store vekstregionene langs kysten.

E39 Rogfast vil gi ferjefritt vegsamband på E39 mellom Nord-Jæren og Haugalandet. Dette gir store reisetidsgevinster for transporter mellom disse to regionene og for transporter mellom Nord-Jæren og Bergensregionen. Prosjektet har stor positiv beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Regjeringen legger også stor vekt på at prosjektet bidrar til regionforstørring gjennom å knytte sammen bo- og arbeidsmarkedsregionene på Nord-Jæren og Haugalandet. Dette vil øke næringslivets produktivitet og bedre levevilkårene for innbyggerne i disse regionene.

Prosjektet omfatter en undersjøisk toløps tunnel under Boknafjorden mellom kommunene Randaberg og Bokn i Rogaland, med en tunnelarm opp til Kvitsøy. Tunnelen vil få en lengde på om lag 25,5 km, mens armen til Kvitsøy blir om lag 4 km lang. Med en planlagt dybde på 392 meter under havoverflaten, vil Rogfast bli både verdens lengste og dypeste undersjøiske vegtunnel.

I tillegg til at ferjesambandet E39 Mortavika – Arsvågen vil bli lagt ned når Rogfast åpnes for trafikk, er det forutsatt at dagens E39 fra Randaberg over Rennesøy til Mortavika blir omklassifisert til fylkesveg.

Det er beregnet at prosjektet vil få en årsdøgntrafikk på om lag 5 900 kjøretøy i åpningsåret og som vil stige til over 13 000 kjøretøy når bompengerevningen avsluttes.

Tabell 15.20 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E39 Rogfast

Kostnadsanslag/styringsramme	12 200 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	2 450 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	9 500 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	+ 18 390 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 32 090 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 12 370 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 16 050 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	+ 0,9 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år *)	+ 15 900 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	26 900 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

*) Endring i CO₂-utslipp fra drift og vedlikehold per år inkl. ferje: – 34 900 tonn per år

KVU/KS1 for prosjektet ble behandlet av regjeringen i 2009. Kommunedelplanene for Rogfast ble godkjent av kommunene Randaberg og Kvitsøy i 2009 og av Bokn kommune i 2010. Arbeidet med reguleringsplaner i de tre berørte kommunene pågår, inkludert regulering av arealer for deponering av overskuddsmasser. Det er forventet at alle reguleringsplanene blir godkjent i løpet av 2013.

Det foreligger lokale prinsippvedtak om at prosjektet kan delfinansieres med bompenger.

E39 Sveгатjørn – Rådal

Utbyggingen av E39 Sveгатjørn – Rådal er prioritert i Nasjonal transportplan 2010–2019, og i statsbudsjettet for 2013 er det prioritert statlige midler til forberedende arbeider og eventuell anleggsstart i 2013.

Prosjektet har svak negativ beregnet samfunnsøkonomisk nettonytte, men regjeringen legger stor vekt på å eliminere en flaskehals og utbedre en ulykkesbelastet og miljøbelastet strekning av E39 med stor trafikk. I tillegg legger regjeringen vekt på at utbyggingen er viktig for næringsutviklingen i aksene Os – Bergen, samt for å styrke kontakten mellom viktige vekstområder langs E39 på hele strekningen mellom Stavanger og Bergen.

E39 mellom Os og Bergen har svært dårlig standard i forhold til vegens funksjon og trafikkbelastning. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 15 000 kjøretøy. Tungtrafikkandelen er høy. Vegen går gjennom boligstrøk med skoletra-

fikk på og langs vegen på det meste av strekningen, og ulykkesfrekvensen er høy. Det er framkommelighetsproblemer flere steder, og fartsgrensen er i hovedsak 50 og 60 km/t. Kjøretiden mellom Os og Bergen (29 km) er i dag om lag 35 minutter utenfor rushtiden. Utbyggingen gir en beregnet reduksjon i kjøretid på om lag 17 minutter.

Prosjektet ligger i kommunene Os og Bergen og omfatter bygging av om lag 16 km firefelts veg i ny trasé vest for Nesttun med om lag 13 km i tunnel. I tillegg legges om lag 3 km av rv 580 i ny trasé, og fylkesvegen i Lysefjordområdet vil bli rustet opp. Det skal etableres to kryss i Os kommune og ett i Bergen. E39 og rv 580 kobles sammen på Nordås i et kryss som ligger delvis i fjell.

Pga. nye krav i vegnormalen og nye vurderinger av trafiksikkerhet og naturmiljø, har reguleringsplanene fra 2006/2007 blitt revidert. Endringene ble vedtatt av begge kommunene i 2012. Det pågår arbeid med ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2).

Det er lokalpolitisk tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet. Det er aktuelt å legge fram bompengesaken for Stortinget i 2013.

Rv 555 Sotrasambandet

Regjeringen prioriterer utbygging av rv 555 Sotrasambandet for å eliminere en flaskehals for transport mellom Sotra og fastlandet. Prosjektet har positiv beregnet samfunnsøkonomisk nettonytte.

Tabell 15.21 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E39 Sveгатjørn – Rådal

Antatt restbehov per 1.1.2014*	6 000 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	3 400 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	2 600 mill. kr
Samfunnsøkonomisk nettonytte	– 380 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 7 260 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 2 900 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 1 450 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,8 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	– 650 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	36 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	1 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

* Ekskl. statlige midler og bompenger til planlegging/prosjektering og evt. anleggstart før 2014.

Regjeringen legger også stor vekt på at prosjektet er nødvendig for å legge til rette for den raske utviklingen av næringsliv og befolkning på Sotra, og for å gi bedre forhold for kollektivtrafikk, gange og sykling. Det siste er viktig for å bidra til å oppfylle Stortingets mål om at veksten i persontransporten i de største byregionene skal tas av kollektivtrafikk, gange og sykling.

Dagens rv 555 fra kryss med fv 562 til Askøy og videre til Straume på Sotra er en tofelts veg av varierende standard. Over Sotrabrua er det ingen tilbud for gående og syklende. Årsdøgntrafikken over Sotrabrua er om lag 25 000 kjøretøy. Trafikken er sterkt økende pga. stor økning i næringsutvikling og bosetting på Sotra, særlig i Fjell kommune som følge av økt oljerelatert virksomhet. Det er store framkommelighetsproblemer også for kollektivtrafikken. Transportsystemet er dessuten ekstremt sårbart med dagens Sotrabru som eneste adkomst til kommunene Fjell, Sund og Øygarden, inkludert Ågotnesbasen og Stureterminalen.

Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg fra kryss med fv 562 ved Storavatnet i Bergen til kryss med fv 561 på Kolltveit på Sotra. Prosjektet inkluderer en ny firefelts bru. Ett kjørefelt i hver retning reserveres for kollektivtrafikk mellom Straume og kryss med fv 562 i Bergen. Dagens bru vil inngå i vegsystemet for lokaltrafikk. Total veglengde for prosjektet er om lag 9 km. Prosjektet vil bedre framkommeligheten for næringslivet. Forholdene blir betydelig bedre også for gående, syklende og kollektivreisende som følge av separate traséer for disse trafikantgruppene.

KVU/KS1 for Sotrasambandet ble behandlet av regjeringen i 2009. Kommunedelplanen ble godkjent av kommunene Fjell og Bergen i 2012. Reguleringsplanarbeidet er i oppstartsfasen.

Muligheten for finansiering av prosjektet med bompenger er ikke avklart lokalt.

Siste seksårsperiode

I siste seksårsperiode prioriteres statlige midler til å fullføre/fullfinansiere prosjektene Svegatjørn – Rådal og Bjørset – Skei på E39 samt Sotrasambandet på rv 555.

Regjeringen prioriterer å videreføre arbeidet med utbedring av flere delstrekninger på E39 i Sogn og Fjordane mellom Vadheim og Hornindal, samt strekningen Kjøs bru – Grodås fram til Kvivsvegen. Det settes i tiårsperioden av 1,2 mrd. kr til utbedring av strekninger på E39 i Sogn og Fjordane. Det prioriteres også midler til utbygging av E39 mellom Eikefet og Romarheim bru i Hordaland. Prosjektet har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte, men er likevel prioritert fordi dagens veg er svingete og så smal at den mangler gul midtlinje. Dagens veg har ett skredpunkt og de mange tunnelene på strekningen har svært dårlig standard. Strekningen er den dårligste mellom Bergen og Sognefjorden, og prosjektet omfattes av regjeringens strategi for å utbedre og bygge ut E39 til en effektiv, rask og sikker transportåre som kan bidra til å utvikle næringslivet langs kysten og gi befolkningen bedre levevilkår. Prosjektet består i hovedsak av en om lag 7 km lang ettløps tunnel.

Tabell 15.22 Nøkkeltall og virkningsberegninger for rv 555 Sotrasambandet

Kostnadsanslag/styringsramme	7 000 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	2 000 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	5 000 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	+ 820 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 9 150 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 4 150 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 1 830 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,1 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 7 400 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	30 900 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	30 daa

I Hordaland prioriteres også oppstart av byggingen av firefelts veg på E39 mellom Nyborg og Klauvaneset. Prosjektet har en positiv beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Prosjektet korter inn E39 med nesten 4 km og fører til bedre bomiljø og trafikksikkerhet ved at dagens veg flyttes ut av boligområdene i deler av Åsane. Prosjektet består av en ny toløps tunnel på om lag 6 km, nytt planskilt kryss og en større ombygging av lokalvegssystemet i Åsane sentrum. Prosjektet inngår i KVU/KS1 for Transportsystemet i Bergensområdet. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Pga. tunnelsikkerhetsforskriftens bestemmelser om tunneler med høy trafikk, prioriteres det statlige midler til å bygge ekstra tunnellop i Blindheimstunnelen på E39 i Møre og Romsdal. Det er foreløpig lagt til grunn at utbyggingen av Blindheimstunnelen delfinansieres med bompenger i forbindelse med en bypakke for Ålesund.

E39 Ålesund – Trondheim

Den pågående utbyggingen av E39 i ny trasé mellom Høgekjølen og Harangen i Sør-Trøndelag vil bli fullført i 2015.

I første fireårsperiode prioriteres bygging av krabbefelt på E39 over Ørskogfjellet i Møre og Romsdal. Videre prioriteres oppstart på utbedring av flere delstrekninger på E39 mellom Betna i Møre og Romsdal og Stormyra i Sør-Trøndelag. Det vises til omtale av prosjektet nedenfor.

E39 Betna – Vinjeøra – Stormyra

Regjeringen har en langsiktig ambisjon om å bygge ut E39 til en effektiv, rask og sikker transportåre på hele strekningen mellom Kristiansand og Trondheim. Dette innebærer at det er nødvendig å bygge ut eller utbedre både høytrafikkerte og lavtrafikkerte strekninger. Strekingen Betna – Vinjeøra – Stormyra er en lavtrafikkert strekning som regjeringen vil utbedre til god standard. Prosjektet har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Dette skyldes at utbedring av eksisterende veg med lav trafikk gir små endringer i transportkostnader. Regjeringen legger imidlertid stor vekt på å eliminere en vesentlig flaskehals for tungtrafikken og busstrafikken mellom Møre og Trøndelag, og å øke sikkerheten på strekingen. Sammen med tidligere utbedringer av strekingen vil prosjektet gi en god sammenhengende standard på E39.

Prosjektet ligger i Halså kommune i Møre og Romsdal og Hemne kommune i Sør-Trøndelag, fra kryss med fv 64 mot Surnadal til kryss med fv 680 mot Kyrksæterøra. Store deler av strekingen har til dels svært lav standard med smal veg uten gul midtlinje, mange krappe svinger og mange avkjørsler. Strekingen er en flaskehals for tungtrafikken mellom Møre og Trøndelag. Årsdøgntrafikken på strekingen varierer fra 1 000 til 1 400 kjøretøy.

Strekningen mellom Betna og Stormyra er om lag 50 km lang. Den 14 km lange strekingen Renndalen – Staurset på fylkesgrensen ble åpnet for trafikk i 2010. Prosjektet omfatter de reste-

Tabell 15.23 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E39 Betna – Vinjeøra – Stormyra

Kostnadsanslag/styringsramme	1 600 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	1 600 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	0 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	– 810 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 660 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 230 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 660 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,2 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	– 390 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	4 600 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	170 daa

rende strekningene mellom Betna og Stormyra med unntak av dagens veg over Valsøya som har brukbar standard.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 30 km ny tofelts veg med vegbredde 8,5 meter. Utbyggingen vil i hovedsak skje i eksisterende trasé, men på strekningen Betna – Valsøya legges vegen i ny trasé. I tillegg blir det vegomlegging forbi Vinjeøra og på en strekning med bratt stigning som skaper problemer for tunge kjøretøy vinterstid. Mellom Betna og Klettelva vil en vegomlegging/innkorting forbi Liabø bli vurdert nærmere.

Den vestre delen av prosjektet fram til Valsøya inngår i KVU/KS1 for E39 Bergsøya – Valsøya. Arbeid med kommunedelplan for strekningen Betna – Klettelva starter opp i 2013. For Klettelva – Valsøya foreligger det godkjent kommunedelplan fra 2012, og reguleringsplanen forventes godkjent i 2014. Øst for Valsøya ble reguleringsplanene for Stokkjølen – Renndalen og Staurset – Haukвика godkjent i henholdsvis 2010 og 2011. For de øvrige utbyggingsstrekningene mellom Valsøya og Stormyra forventes reguleringsplanene godkjent medio 2013 (Leirvika – Stokkjølen og Haukвика – Vinjeøra) og i 2014 (Vinjeøra – Stormyra). Det er fortsatt knyttet stor usikkerhet til kostnadsoverslaget for prosjektet.

Siste seksårsperiode

I siste seksårsperiode fullføres utbedringen av E39 mellom Betna og Stormyra. I tillegg settes det av statlige midler til utbygging av prosjektet E39 Lønset – Hjelset i Møre og Romsdal. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen.

Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend og rv 13/rv 55 Jøsandal – Voss – Hella – Sogndal

I første fireårsperiode prioriteres skredsikring av rv 13 gjennom bygging av tunneler ved Deildo og Joberget (Øvre Vassenden) i Hordaland. Det er lagt til grunn at tunnelen ved Joberget delvis bompengefinansieres gjennom en utvidelse av Vossapakken. Videre prioriteres oppstart på skredsikring av rv 13 mellom Vik og Vangsnes i Sogn og Fjordane. I tillegg prioriteres til sammen 500 mill. kr i statlige midler i tiårsperioden til arbeid med utbedring av flere delstrekninger på rv 9 i Setesdal.

Siste seksårsperiode

I siste seksårsperiode videreføres skredsikringen på rv 13 mellom Vik og Vangsnes. I tillegg prioriteres skredsikring av rv 13 i Hordaland mellom Jøsandal, Odda og Tyssedal. Regjeringen legger stor vekt på å bedre regulariteten over Vikafjellet vinterstid, fordi dagens omfattende vinterstenginger hemmer utviklingen av næringslivet i regionen. Regjeringen prioriterer derfor statlige midler til oppstart av bygging av tunnel gjennom Vikafjellet på rv 13 i Sogn og Fjordane. Prosjektets samfunnsøkonomiske nytte er ikke beregnet pga. manglende planavklaring. På rv 9 videreføres arbeidet med utbedring av delstrekninger i Setesdal.

15.3.4.7 Investeringer i infrastruktur for lufttransport i korridoren

Korridoren inkluderer lufthavnene Haugesund lufthavn, Karmøy; Bergen lufthavn, Flesland; Ålesund lufthavn, Vigra; Molde lufthavn, Årø og Kristiansund lufthavn, Kvernberget. I korridoren ligger også Stord lufthavn, Sørstokken, som ikke er en del av Avinor.

Viktige investeringer i planperioden er:

Bergen lufthavn, Flesland

Avinor planlegger bygging av ny terminal (T3) i perioden 2012–2016 med en beregnet byggekostnad på 3,6 mrd. kr. Dette vil øke kapasiteten til 7,5 mill. passasjerer. Lufthavnen hadde i 2012 om lag 5,5 mill. passasjerer. Prosjektet er bedriftsøkonomisk og samfunnsøkonomisk lønnsomt. Fram til ny terminal står ferdig vil det være kapasitetsutfordringer ved lufthavnen. Avinor gjennomfører på bakgrunn av dette kapasitetsinvesteringer i eksisterende terminal på 250 mill. kr med oppstart i 2012.

Ålesund lufthavn, Vigra

Avinor planlegger en utvidelse av avgangshallen i 2023.

Kristiansund lufthavn, Kvernberget

Avinor har planlagt en ny felles terminal for helikopter og vanlig flytrafikk i 2015/2016. I tilknytning til terminalprosjektet planlegges det for infrastruktur rundt ny terminal som flyoppstillingsplasser, avisningsplattform og landside. Oppstart for disse prosjektene er planlagt i 2016. I tillegg er

det planlagt en ny helikopterhangar med forventet oppstart i 2014.

15.3.4.8 Investeringer i infrastruktur for sjøtransport i korridoren

Hovedleden langs kysten går for det meste i lukkede farvann med mange passeringer i trange sund. Leden er preget av en variert og sammensatt trafikk bestående av godsfartøy og noen passasjerskip. Det er stor trafikk til og fra petroleumsinstallasjoner i Nordsjøen og Norskehavet. Denne trafikken går ofte på tvers av hovedleden. Større fartøy, og fartøy med farlig last, følger som hovedregel trafikkseparasjonssystemet som gjør at de holder god avstand til land, men inn og utseiling fra terminalene og havnene foregår ofte i trange farvann som må ha høy sikkerhetsstandard. Leden langs kysten er tidvis svingete og fartøyene blir stadig større og krever større dybde i en større bredde enn tidligere for at fartøyene skal kunne manøvrere sikkert i trange farvann. Det er lagt vekt på tiltak som vil høyne sikkerheten.

Innseiling Bergen, Askøy i Hordaland

Bergen havn er en utpekt havn. Færøyfluene ligger i innseilingsleden til Bergen havn. Farleds tiltaket er først og fremst et sikkerhetstiltak. Utbedringen vil gi en rettere og mer oversiktlig farled. Færøyfluene er planlagt utdypet til -14 meter. Det skal settes opp nye navigasjonsinnretninger på begge sider av farleden.

Nordlig innseiling Bergen, Askøy/Meland i Hordaland

Askøybrua setter begrensninger for den frie sjøvegen til Bergen havn. Høye cruisefartøy, oljeplattformer og andre høye, flytende farkoster er forhindret i å anløpe Bergen indre havn. Etter utdyping skal farleden ha en dybde på -13,5 m og minstebredde på 200 m. Det skal settes opp nye navigasjonsinnretninger på begge sider av farleden. Pga. kortere distanse (ca. 4 km) for mange fartøy, vil man oppnå en årlig innsparing i transportutgifter.

Innseiling til Svelgen, Bremanger i Sogn og Fjordane

Innseilingen er for grunn og skal utdypes. Større fartøy som skal inn til Svelgen må i dag vente på tidevann ved inn- og utseiling.

Innseilingen til Florø, Flora i Sogn og Fjordane

Tiltaket medfører en utdyping av innseilingen som bl.a. vil muliggjøre innseiling av større rigger til basen i Florø.

Innseiling Ålesund i Møre og Romsdal

Tiltaket ligger i stamnetleden som fører inn til Ålesund havn, Flatholmen. Ved å utdype en grunne i innseilingen vil en oppnå bedre og sikrere innseiling til havneanlegget som er et viktig bindeledd i farleden. For å øke regulariteten til området vil fjerning av en -9 meters grunne være av avgjørende betydning. Havna har svært stor trafikk, herunder containertrafikk og bulktransport.

I siste seksårsperiode settes følgende tiltak i gang:

Indre Ålesund havn i Møre og Romsdal

Ålesund havn er en stamnetthavn. Tiltaket vil medvirke til å øke trafiksikkerheten i Ålesunds indre havn. Framkommeligheten og manøvreringsarealet vil bli betydelig bedre. Havnas regularitet og kapasitet vil etter utdypningen øke vesentlig, og tilgangen for større skip og fartøy vil bli kraftig forbedret.

Hjertøysundet, Molde i Møre og Romsdal

Innseilingen til Molde gjennom Hjertøysundet er i dag for trang og grunn for de største fartøyene som går til og fra Molde havn. Dette gjelder også for den lokale ferjeforbindelsen og den etablerte hurtigbåtleden som går gjennom passasjen. Leden skal utdypes til -6 meter.

Vaulane, Herøy i Møre og Romsdal

Kystverket har tidligere stått for utdyping av seilingsleden gjennom Voldsund- og Igesund-Vaulen. Tiltaket medfører oppmudring og utdyping av kanalene til -6 meter, samt utskifting og fornying av eksisterende oppmerking etter dagens standard. Dette bedrer forholdene for fiskeflåten, nyttetrafikk og fritidsfartøyer som benytter området hyppig.

Ringholmen, Aure i Møre og Romsdal

Dette er en viktig led for hurtigbåtsamband, fiskeri og havbruksnæringen i området og for turistnæringen. Utvikling av en sikrere led er ønskelig for å forbedre og forenkle navigasjon i området.

Dette vil føre til sikrere og tryggere seilas både for mannskap og passasjerer. Tiltaket medfører utdyping av grunne ved Ramsøybåen.

Nordlig innseiling Ålesund i Møre og Romsdal

Målsettingen med utdypingen er å få ledet trafikken som skal til godsterminalene i Breivika inn Ellingsøyfjorden helt til sundet mellom Lille Kalvøya og Kalvøyskjæret lykt. En utdyping av dette sundet vil føre til at dette blir den foretrukne innseilingen, framfor at de seiler inn ytre Svinøysundet. Planen er å utdype til -11,0 meter.

Ytre Steinsund Krakhellesund og Tollesundet, Solund i Sogn og Fjordane

Tiltaket vil føre til økt sikkerhet og framkommelighet i hovedleden. En utdyping i Ytre Steinsund vil åpne leden for ytterligere skipstrafikk, samt gi besparelse i seilingstid. Ytre Steinsund: Djupe-dalsflu sprenges ned til -12 meter. Det settes opp 4 nye navigasjonsinnretninger. Krakhellesundet: Det settes opp 3 nye navigasjonsinnretninger. Tollesundet: Det settes opp 2 nye navigasjonsinnretninger.

Ulvesundet, Vågsøy i Sogn og Fjordane

Innseilingen til Ulvesundet ligger like sør for Stadhavet og er et urent farvann med krevende bølgeforhold. Målet er å øke sikkerheten i et svært utsatt farvann med mye trafikk. Tiltaket vil redusere risikoen for ulykker. Tiltaket vil også bidra til å forbedre regulariteten og redusere ventetiden. Grunne på -10 meter vest av Halsøybåen utdypes til -14 meter, og 4 nye navigasjonsinnretninger settes opp i området.

Florø Øst for Nekkøya, Flora i Sogn og Fjordane

Målet med tiltaket er å øke sikkerheten i hovedleden sørvest for Florø. Grunne på -8,5 m ligger tett opp til farleden og er et uromoment som vanskeliggjør seilasen. Grunne på -8,5 meter, øst for nordre Nekkøya utdypes til -14,0 m.

Innseiling Måløy, Bremanger i Sogn og Fjordane

Bremagrunnen utdypes til -12 meter. De største fartøyene viker i dag utenom denne grunnen selv om den tidligere er sprengt ned til -10 meter. Ytterligere nedsprenkning vil gi bedre rom for passering for nordgående og sørgående trafikk. Tiltaket vil øke sikkerheten i et vanskelig farvann.

Flåm, Aurland i Sogn og Fjordane

Cruise fartøy som anløper Flåm benytter særlig to ankringsområder (ytre og indre). Fretheimsgrunnen jernstang som ligger mellom ankringsområdene, står på en -3 meters grunne og begrenser ankringsmulighetene vesentlig. Ved Flåm kan det gjerne ligge tre cruise fartøy om gangen i sesongen. Det planlegges å sprengne ned Fretheimsgrunnen til -14 meter for å gi bedre ankringsforhold.

Stad skipstunnel, Sogn og Fjordane

Stad skipstunnel er et viktig prosjekt på Vestlandskysten. Regjeringen legger til grunn at de utredningene som er forelagt viser at Stad skipstunnel vil ha en verdi for den kystgående delen av skipsfarten og for næringslivet regionalt. Stad skipstunnel vil også kunne redusere ulykkesrisikoen forbi samme sted.

Stad skipstunnel er omtalt i Nasjonal transportplan 2010–2019, der det vises til at Regjeringen har satt av 200 mill. kroner slik at prosjektet eventuelt kan startes opp i siste halvdel av planperioden. Forutsetningen for oppstart i NTP 2010–2019 er at prosjektet har samfunnsmessig nytte, og at Regjeringen beslutter å gå videre med prosjektet. Saken er også omtalt i Prop. 1 S for Fiskeri- og kystdepartementet de påfølgende år.

Bakgrunnen for prosjektet er de spesielle seilingsforholdene rundt Stad. Stadhalvøya ligger i Sogn og Fjordane, på grensen mot Møre og Romsdal. En kombinasjon av havstrømmer og undersjøisk topografi skaper krevende seilingsforhold med høye bølger, som kommer fra ulike kanter samtidig. Dette medfører bl.a. at fartøy venter i stedet for å passere Stad under dårlige værforhold. Ulykkesrisikoen er også noe høyere enn på andre kyststrekninger.

Kystverket har utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) som omhandler følgende alternativer:

- «Nullalternativet», dvs. dagens situasjon uten nye tiltak.
- «Liten tunnel» er dimensjonert for at en stor del av den kystgående fraktefarten og fiskefartøy kan benytte skipstunnelen.
- «Stor tunnel» er dimensjonert for at Hurtigruta og andre fartøy av tilsvarende størrelse kan seile gjennom tunnelen.

Anslåtte kostnader for Stad skipstunnel er av en størrelse som gjør det nødvendig å gjennomføre ekstern kvalitetssikring (KS1). Oppdraget ble gitt



Figur 15.12 Riksveg-, jernbane- og farledsprosjekt i korridor 4

til Holte Consulting og Pöyry, som avleverte en KS1-rapport våren 2012. I KS1-rapporten er det beregnet en negativ samfunnsøkonomisk nytte på -390 mill. kroner for liten tunnel og -910 mill. kroner for stor tunnel. Videre peker KS1-rapporten på ikke-tallfestede verdier som trygghet, økt utenlandsk turisme samt positive effekter for fiskerier næringen og øvrig næringsaktivitet.

I KS1-rapporten er den beregnede negative samfunnsnyttene noe lavere enn i KVVU-rapporten, der nytten er beregnet til -1 000 mill. kroner for liten tunnel og -1 600 mill. kroner for stor tunnel. De viktigste forklaringsfaktorene for dette er at KS1-rapporten legger til grunn 75 års levetid i nåverdieregningene og økt betalingsvillighet for sparte ulykkeskostnader og ventekostnader i fremtiden. Valg av levetid avhenger av type prosjekt. For samferdselsprosjekter har det vært vanlig å benytte 25 eller 40 år. Investeringskostnadene er i KS1-rapporten anslått til 1,4 mrd. kroner for liten tunnel og 2 mrd. kroner for stor tunnel. Dette er noe høyere enn i KVVU-rapporten. I en helhetsvurdering legges det også vekt på de ikke-tallfestede verdiene.

Regjeringen vil derfor gå videre med prosjektet Stad skipstunnel i en KS2-fase. Regjeringen legger videre til grunn at en KS2-prosess tar utgangspunkt i det «store» tunnelalternativet, ut fra en vurdering om at dette alternativet har et større nyttepotensial. I KS1-rapporten vises det til at driftskonseptet er viktig både av hensyn til sikkerheten ved bruk av tunnelen og av hensyn til prosjektets totale økonomi. Kvalitetssikrer anbefaler derfor at driftskonseptet utredes nærmere ved en eventuell videreføring av prosjektet til KS2. Øvrige anbefalinger er ytterligere geologiske undersøkelser, fastsettelse av prosjektspesifikke mål og krav og etablering av en gevinstrealiseringsplan.

Det settes av 1 mrd. kroner til Stad skipstunnel i andre del av planperioden. Prosjektet vil med dette kunne startes opp i siste seksårsperiode.

Djupflua, Giske i Møre og Romsdal

Tiltaksområdet ligger i innerste del av Breisundet, sør for Hogstein lykt i Giske kommune. Formålet med tiltaket er økning av sikkerheten og framkommeligheten i området. Utbyggingen vil gi god effekt, da avstanden mellom møtende fartøyer kan økes og risikoen for bunnskader og nærsituasjoner vil kunne reduseres. Seilingsarealet vil utvides. Det foretas en generell utdyping til -15 meter.

I tillegg er det satt av midler til mindre farleds- og merketiltak i korridor 4 i både første og siste periode.

15.3.5 Korridor 5: Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

15.3.5.1 Korridorens rolle og betydning i transportsystemet

Korridoren utgjør et nettverk av forbindelser over fjellet mellom Østlandet og Vestlandet. Korridoren har fire fjelloverganger. Befolkningstettheten er høy i endepunktene, mens befolkningsgrunnlaget underveis er mer spredt. Reiseliv og tradisjonell industrivirksomhet er viktige næringer, og svært transportintensive. Korridoren brukes også som dagpendlerrute nær endepunktene, i tillegg til stor trafikk ved større utfartshelger og ferier.

Hovedårene og knutepunktene i korridoren er:

- E134 Drammen – Haugesund med tilknytning til rv 36 Seljord – Skien og rv 13 Sandnes – Røldal.
- Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug.
- E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger.
- Bergensbanen Bergen – Hønefoss/Oslo.
- Bergen godsterminal Nygårdstangen.

15.3.5.2 Transportvolum og transportmiddelfordeling

Alle transportformene er representert i korridoren. Lastebilen vil være dominerende på de viktigste målpunktene i korridoren der jernbanen ikke har tilgang, mens skip vil ha sin styrke på enderelasjonene. Jernbanen vil ha god dekning nord for Hardangervidda, mens E134 vil ha hele tungtransporten sør for vidda. Jernbane og skip tar hver 41 pst. av godstransporten på de viktigste relasjonene i korridoren, og lastebil 18 pst. For stykkgodstransport er jernbanens markedsposisjon dominerende, med en markedsandel på 70 pst. mellom endepunktene Oslo og Bergen.

Fly har om lag halvparten av alle personreisene mellom endepunktene Oslo og Bergen, mens bil har 24 pst. og jernbane 23 pst. Ekspressbusstrafikken er sterk på delmarkeder, mens personbilen dominerer på mellomlange reiser. Det er stor årstidsvariasjon for transportmiddelbruken. Fly dominerer på arbeidsrelaterte reiser og i vintertersesongen. Bilbruken er dominerende på fritidsreiser og er konsentrert rundt sommersesongen. Togtrafikken fordeler seg forholdsvis jevnt over året, og er dominert av fritidsreiser.

Fjerntogtilbudet på Bergensbanen har mer enn 1 mill. reisende per år. Av disse er om lag 20 pst. endepunktreiser. Banen er tilknyttet Flåmsbana som er blant de mest besøkte turistattraksjonene i Norge med over 600 000 reisende i 2011. Lokaltogtrafikken mellom Arna og Bergen har i overkant av 900 000 passasjerer årlig, mens regiontrafikken Bergen – Voss har nærmere 500 000 passasjerer årlig.

15.3.5.3 Flaskehalsar og utfordringer i korridoren

- Avviklingsproblemer på deler av vegnettet, spesielt inn mot større byer og tettsteder.
- Forfall på riksvegnettet, spesielt stort oppgraderingsbehov for tunneler.
- Det er behov for å gjennomføre tiltak for å øke robustheten i jernbanenettet mot klimapåvirkning. I tillegg er det nødvendig å fornye kontaktledningsanlegget og ballasten.
- Møte- og utforkjøringsulykker dominerer ulykesbildet i korridoren.
- Vanskelige vær- og føreforhold på høyfjells- overganger om vinteren gir redusert driftsikkerhet for både bane og veg.
- Skredutsatte strekninger på E16, rv 13 og Bergensbanen.
- Lite konkurransedyktig reisetid på jernbanen mellom Oslo og Bergen.
- Dårlig strekningskapasitet for gods- og nærtrafikken mellom Bergen og Arna. Strekningen Bergen – Arna er Nord-Europas tettest trafikkerte enkeltsporede jernbanestrekning.
- Kapasitetsutfordringer på Bergen godsterminal Nygårdstangen.

15.3.5.4 Gjennomførte KVU/KS1 i korridoren

Regjeringen har behandlet følgende KVU/KS1 i korridoren:

- KVU/KS1 for E134 Haukelitunnelene. Grunnlaget for videre planlegging er utbygging av om lag 14 km tofelts veg i dagen og om lag 30 km med nye ettløps tunneler som erstatter eksisterende tunneler med for lav standard. Utbyggingen vil korte inn E134 med om lag 11 km.
- KVU/KS1 for E16 Bjørgo – Øye. Utgangspunkt for videre planlegging er utbygging av om lag 17 km tofelts veg på strekningen E16 Fagernes – Hande i Oppland. Med forbehold om planavklaring gjennom kommunedelplan, kan den nye vegen bli lagt utenom Fagernes, Ulnes og Røn, og med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på om lag 6 km av strekningen.
- KVU/KS1 for strekningen E134 Kongsberg – Gvammen. Videre planlegging skal ta utgangspunkt i ny veg fra Kongsberg til Ørvella, med ny trasé nord for Notodden.

15.3.5.5 Hovedprioriteringer og virkninger

På vegsiden omfatter de viktigste prioriteringene i korridoren flere prosjekt på E134 mellom Drammen og Haugesund, og på E16 mellom Sandvika og Hønefoss og videre til Filefjell. Med disse investeringene vil en bl.a. oppnå en total reisetidsreduksjon i korridoren på om lag 51 minutter. Prioriteringene vil innebære ferdigstillelse av om lag 163 km veg, 24 km midtrekkverk og 50 km veg som får gul midtlinje. En vil også oppnå en reduksjon av antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker på om lag 12 personer. Jernbansatsingen i korridoren handler i hovedsak om utbygging av nytt tunnellop på strekningen Bergen – Arna, som vil gi kapasitetsmessig rom til å øke avgangsfrekvensen på denne sterkt trafikkerte strekningen. Økt tilbud på lokaltoget Arna-Bergen vil bidra til at toget i større grad enn i dag integreres i det øvrige kollektivtransportsystemet

Tabell 15.24 Rammer til store prosjekt i korridor 5. Mill. 2013-kr

		2014–2017	2014–2023	Annen finansiering
Veg	Vedtatte/igangsatte prosjekt	4 590	5 010	5 030
	Nye prosjekt	3 920	13 010	7 880
	Sum	8 510	18 020	12 910
Jernbane	Vedtatte/igangsatte prosjekt	0	0	
	Nye prosjekt	2 430	5 210	
	Sum	2 430	5 210	0
Sum		10 940	23 230	12 910

i Bergensområdet. I tillegg settes det av 1,5 mrd. kr til planlegging og oppstart av Ringeriksbanen.

15.3.5.6 Riksveginvesteringer i korridoren

E134 Drammen – Haugesund med tilknytninger

Anleggsarbeidene på rv 13 Ryfast i Rogaland startet i 2012, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2018. Igangsatt utbygging av E134 Skjold – Solheim i Rogaland vil bli fullført i 2015. Utbyggingen av E134 Gvammen – Århus i Telemark vil bli fullført i løpet av første fireårsperiode. Det er bevilget midler til prosjektering, forberedende arbeider og eventuell anleggsstart i 2013. Prosjektet som omfatter en tunnel på om lag 9,5 km, fører til at E134 kortes inn med om lag 11 km mellom Hjartdal og Seljord.

I første fireårsperiode prioriteres statlige midler til å starte utbygging av E134 til firefelts veg og tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på strekningen Damåsen – Saggrenda i Buskerud. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. Det vises til omtale av prosjektet nedenfor.

Videre prioriteres det statlige midler til bygging av Stordalstunnelen på E134 i Hordaland. Prosjektet har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk nettonytte, men prioriteres likevel fordi regjeringen mener det er viktig å bygge ut E134 som en god forbindelse over fjellet mellom Østlandet og Vestlandet. Dagens veg er svært smal og mangler gul midtlinje, er svingete og utsatt for skred og har behov for utbedringer. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. Det er aktuelt å legge fram bompengesaken for Stortinget i 2013.

Det settes også av statlige midler til å starte utbygging av rv 36 på strekningen Skyggestein – Skjelbredstrand i Telemark. Prosjektet har en positiv beregnet samfunnsøkonomisk nettonytte. Dagens veg har randbebyggelse og er svært smal med flere krappe kurver. Prosjektet inngår i KVU/KS1 for Grenland som ble behandlet av regjeringen i 2012. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Statlige midler til videre oppfølging av Haugalandspakka blir prioritert, samt midler til fullfinansiering og refusjon av forskutterte midler i forbindelse med skredsikringsprosjektet rv 13 Tysdalsvatnet i Rogaland.

Strekningen Lovraeidet – Sand på rv 13 i Suldal kommune er skredutsatt og med hyppige stengninger. Det pågår planarbeid for utbedringer langs strekningen.

E134 Damåsen – Saggrenda

Utbyggingen av E134 Damåsen – Saggrenda er prioritert i Nasjonal transportplan 2010–2019, og i statsbudsjettet for 2013 er det prioritert statlige midler til forberedende arbeider i 2013.

Regjeringen prioriterer E134 som en av de viktigste vegforbindelsene mellom Vestlandet og Østlandet. Prosjektet Damåsen – Saggrenda har en positiv beregnet samfunnsøkonomisk nettonytte. Regjeringen legger også stor vekt på å eliminere en flaskehals for tungtrafikken gjennom Kongsberg sentrum, samtidig som sikkerheten og miljøet i Kongsberg blir vesentlig bedre. For den voksende næringsvirksomheten og befolkningen i Kongsberg vil trafikkavlastningen av sentrum ha stor betydning.

Prosjektet ligger i Kongsberg kommune i Buskerud. Dagens E134 går gjennom tettbebygde områder og bykjernen i Kongsberg. Sammen med lokaltrafikken skaper gjennomgangstrafikken framkommelighets, trafikksikkerhets- og miljøproblemer. Standarden på eksisterende veg er utilfredsstillende både i forhold til vegbredde og kurvatur. Årsdøgntrafikken varierer fra vel 4 000 til om lag 17 000 kjøretøy.

Prosjektet gir et differensiert vegnett der trafikksikkerhets- og miljøproblemene langs eksisterende veg bedres ved at den nye vegen føres utenom sentrum. Framkommeligheten blir bedre for alle trafikantgrupper.

Prosjektet omfatter omlegging av E134 på en om lag 13 km lang strekning, hvorav fire tunneler med en samlet lengde på om lag 4,5 km. Prosjektet planlegges utbygd som firefelts veg på 8,5 km av strekningen og som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på de siste 4,7 km. Prosjektet omfatter også bygging av Darbunedeføringen som er en omkjøringsveg rundt tettstedet Darbu i Øvre Eiker kommune, og Teigenundergangen for kryssing av jernbanen på fv 286.

Det foreligger godkjente reguleringsplaner for hele prosjektet fra 2003 og 2012.

Det er fattet lokale prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering av prosjektet. Det er aktuelt å legge fram bompengesaken for Stortinget i 2013, forutsatt at det blir gitt endelig tilslutning lokalt.

Tabell 15.25 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E134 Damåsen – Saggrenda

Antatt restbehov per 1.1.2014*	3 200 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	1 390 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	1 810 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	+ 1 750 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 5 720 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 1 690 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,7 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 4 500 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	14 300 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

* Ekskl. statlige midler og bompenger til planlegging/prosjektering og ev. anleggsstart før 2014.

Siste seksårsperiode

I siste seksårsperiode prioriteres statlige midler til å fullføre prosjektene Gvammen – Århus og Damåsen – Saggrenda på E134 og Skyggstein – Skjelbredstrand på rv 36.

For å følge opp tunnelsikkerhetsforskriftens bestemmelser om tunneler med høy trafikk, settes det av statlige midler i siste seksårsperiode til bygging av ekstra tunnellop i Strømsåstunnelen på E134 i Buskerud. Midlene kan benyttes som bidrag til en mer omfattende utbygging av vegnettet i tilknytning til tunnelen, forutsatt at det blir lokalpolitisk tilslutning til bompengeprogger for en større utbygging.

Det prioriteres statlige midler til å starte bygging av nye tunneler på E134 over Haukelifjell mellom Vågslid i Telemark og Seljestad i Hordaland. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Prosjektet har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte, men prioriteres likevel fordi regjeringen mener det er viktig å bygge ut E134 som en god forbindelse over fjellet mellom Østlandet og Vestlandet. Regjeringen legger særlig vekt på at prosjektet gir betydelig bedre framkommelighet vinterstid. Avhengig av hvilken planløsning som velges, kan prosjektet korte inn E134 med 10–11 km, og stigningene blir vesentlig redusert. Det er beregnet at kjøretiden for tungtrafikken kan reduseres med inntil 40 minutter. KVVU/KS1 for E134 Haukelifjell ble behandlet av regjeringen i 2011.

Rv 7 Hønefoss – Bu og rv 52 Gol – Borlaug

Den pågående utbyggingen av rv 7 Sokna – Ørgenvika i Buskerud vil bli fullført i 2014.

Det legges opp til å gjennomføre en KVVU for rv 7 over Hardangervidda som bl.a. må se på vinterregularitet og hensynet til villrein. Del vil bli vurdert å la KVVUen omfatte flere andre av riksvegsforbindelsene mellom øst og vest, og ev. jernbane.

Siste seksårsperiode

I siste seksårsperiode prioriteres skredsikring av Kyskredo på rv 7 i Hordaland som omfatter en forlengelse av eksisterende skredoverbygg.

E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger

Den pågående utbyggingen av E16 Fønhus – Bagn i Oppland vil bli fullført i 2014. Prosjektet E16 Smedalsosen – Maristova – Borlaug vest for Filefjell i Sogn og Fjordane vil også bli åpnet for trafikk i 2014. Utbyggingen av ny rv 5 Loftesnesbru med tilstøtende gang- og sykkelveg i Sogndal i Sogn og Fjordane starter opp i 2013 og vil bli fullført i første fireårsperiode.

Det er lagt opp til at utbyggingen av de gjenstående strekningene på E16 over Filefjell fra Øye i Oppland til Borlaug i Sogn og Fjordane videreføres i første fireårsperiode med fullføring i siste seksårsperiode. Dette gjelder Varpe bru – Otrø-

sen – Smedalsosen (se omtale nedenfor) og Øye – Eidsbru.

Regjeringen prioriterer statlige midler til å starte utbyggingen av E16 til firefelts veg på strekningen Sandvika – Wøyen i Akershus. Det vises til omtale av prosjektet nedenfor.

Det settes også av statlige midler til videre utbygging av E16 fra Bagn til Bjørge i Oppland med ferdigstillelse i siste seksårsperiode. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Det vises til omtale av prosjektet nedenfor.

E6 mellom Oppheim og Voss (Skulestadmo) er en ulykkesbelastet strekning hvor det settes av midler til trafikksikkerhetstiltak i første fireårsperiode.

For å følge opp tunnelsikkerhetsforskriftens bestemmelser om tunneler med høy trafikk, settes det av midler i første fireårsperiode til å starte utbygging av ekstra tunnellop i Sætre- og Bjørkhaugtunnelene på E16 i Hordaland.

E16 Sandvika – Wøyen

Regjeringen følger opp den lokale prioriteringen i Oslopakke 3 om å bygge ut E16 Sandvika – Wøyen. I statsbudsjettet for 2013 er det lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3 til prosjektering og grunnverv og eventuelt forberedende arbeider med sikte på anleggsstart i 2014.

En foreløpig og forenklet samfunnsøkonomisk beregning viser at prosjektet ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det har vist seg vanskelig å gjøre en god beregning pga. kompliserte trafikforhold i området. Det arbeides derfor med nye beregninger som vil bli omtalt når prosjektet legges fram for Stortinget. Regjeringen legger imidlertid vekt på å videreføre utbyggingen av E16 i Bærum for å eliminere en stor flaskehals i trafikksystemet og for å legge til rette for byutvikling og bedre miljø i Sandvika. Dette er også i tråd med regjeringens prioritering av E16 som den viktigste vegforbindelsen mellom Østlandet og Hordaland/Sogn og Fjordane. Utbyggingen gir gevinst også for trafikk som velger rv 7 eller rv 52.

Dagens E16 mellom Sandvika og Wøyen i Bærum kommune i Akershus er en av landets mest trafikkerte tofelts veger med om lag 35 000 kjøretøy. E16 går gjennom Sandvika sentrum og representerer en betydelig barriere og belastning i Sandvika. Prosjektet er en videreføring av utbyggingen av den om lag 5 km lange strekningen Wøyen – Bjørum som ble åpnet som firefelts veg i 2009.

Strekningen, som er 3,6 km lang, er planlagt utbygd som firefelts veg i tunnel under Sandvika fra Kjørbo til Bærumsveien og videre som veg i dagen fra Bærumsveien til Vøyenenga. Prosjektet omfatter i tillegg en betydelig ombygging av lokalvegssystemet i Hamangområdet i Sandvika, der dagens E16 fjernes og deler av "Sandvikaringen"

Tabell 15.26 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E16 Sandvika – Wøyen*

Antatt restbehov per 1.1.2014**	3 100 mill. kr
Statlig finansiering 2014-2023	1 120 mill. kr
Annen finansiering 2014-2023	1 980 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	-1 840 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	+810 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	-290 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	-2,5 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	-14 400 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet (ikke beregnet)	***
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

* Virkningene er basert på foreløpige beregninger.

** Ekskl. bompenger til planlegging/prosjektering og forberedende arbeider før 2014.

*** Beregninger mangler

rustes opp. Nord for Hamang får dagens E16 funksjon som lokalveg og som omkjøringsveg når vedlikehold eller hendelser gjør dette nødvendig. Ny E16 legger til rette for en utvikling av Sandvika som byområde og reduserer lokale miljøproblemer.

Det er store kostnader knyttet til uvanlig kompliserte fjellforhold på tunnelstrekningen og svært dårlige grunnforhold på dagstrekningen. Den nye E16-tunnelen er forberedt for å kunne kobles til en eventuell framtidig E18 i tunnel under Sandvika.

Det foreligger godkjent reguleringsplan fra 2011. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2).

E16 Bagn – Bjørgo

Regjeringen prioriterer å videreføre utbyggingen av E16 på strekningen Fønhus – Bagn – Bjørgo som er prioritert i Nasjonal transportplan 2010–2019. Utbyggingen av strekningen Fønhus – Bagn pågår, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2014. Prosjektet Bagn – Bjørgo har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Regjeringen legger stor vekt på at prosjektet gir økt pålitelighet og regularitet for transporter mellom Østlandet og Vestlandet, særlig på vinterstid.

Prosjektet ligger i kommunene Sør-Aurdal og Nord-Aurdal i Oppland. Dagens veg er smal og svingete, og det mangler gul midtlinje på nesten hele strekningen. Spesielt vinterstid kan forholdene være vanskelige for tunge kjøretøy, særlig i

et stigningsparti ved Bagn. Årsdøgntrafikken er om lag 2 500 kjøretøy.

Strekningen som er om lag 11 km, vil bli bygd ut som tofelts veg med 8,5 meter bredde for å oppnå bedre trafiksikkerhet og bedre framkommelighet for alle trafikantgrupper. I sørenden av prosjektet legges vegen om med ny bru på 200 meter over Begna og en 4,3 km lang tunnel med maksimal stigning på 5 pst.

Kommunedelplanen for prosjektet ble godkjent i 2011. Arbeidet med reguleringsplanen pågår og forventes godkjent våren 2013.

Det arbeides med forslag til finansieringsplan og bompengoordning for prosjektet.

E16 Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen

I Nasjonal transportplan 2010–2019 la regjeringen til grunn at E16 over Filefjell skal utbedres fra Øye i Oppland til Borlaug i Sogn og Fjordane. Hele utbyggingen hadde en negativ beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte, men regjeringen prioriterte likevel prosjektet for å sikre «en mer effektiv og vintersikker forbindelse mellom Vest- og Østlandet». For å få til en mest mulig effektiv samlet utbygging, ble det opprettet en egen budsjettpost for E16 over Filefjell. Strekningen Eid bru – Varpe bru ble ferdigstilt i 2012 og Smedalsosen – Maristova – Borlaug vil bli åpnet for trafikk i 2014. Hele utbyggingen vil bli fullført tidlig i siste seksårsperiode.

Prosjektet Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen ligger i Vang kommune i Oppland og i Lærdal kommune i Sogn og Fjordane. Dagens veg har

Tabell 15.27 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E16 Bagn – Bjørgo

Kostnadsanslag/styringsramme	1 200 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	880 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	320 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	– 940 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 690 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 170 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 690 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,1 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 7 200 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	4 050 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	9 daa

Tabell 15.28 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E16 Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen

Kostnadsanslag/styringsramme	1 450 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	1 450 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	0 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	– 1 290 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 220 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 90 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 220 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,1 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	– 190 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	1 700 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

brukbar standard med unntak av den første delen etter Varpe bru som er smal og bratt. Hovedproblemet er vegens beliggenhet i terrenget som gir dårlig regularitet vinterstid. Dårlig vær med snødrev fører til kolonnekjøring og stengning. Det er også noen punkt på strekningen med skredfare. Årsdøgntrafikken er om lag 800 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på om lag 20 pst.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 20 km veg med om lag 6 km i tunnel. Vegen legges høyt i terrenget med slake skråninger for å redusere problemene med snødrev. Det foreligger godkjente reguleringsplaner for prosjektet fra 2011 og 2012. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2).

Siste seksårsperiode

I siste seksårsperiode settes det av statlige midler til fullføring av prosjektene som er prioritert i første fireårsperiode. I tillegg prioriteres statlige midler til utbygging av E16 til firefelts veg på strekningen Bjørum – Skaret i Akershus og Buskerud, og til å starte utbygging av E16 på strekningen Fagernes – Hande i Oppland. Utbygging av strekningen Bjørum – Skaret fjerner en stor flaskehals og utbedrer en ulykkesbelastet del av den høyt trafikkerte strekningen mellom Sandvika og Hønefoss. Prosjektet har en positiv beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Prosjektet Fagernes – Hande har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte, men regjeringen legger stor vekt på å få en sammenhengende god standard på E16 mellom øst og vest. Vegstrekningen er svært smal

og mangler gul midtlinje. Det legges også vekt på å bedre trafikkforholdene i Fagernes. Prosjektet inngår i KVU/KS1 for Bjørge – Øye som ble behandlet av regjeringen i 2011. Prioriteringene er betinget av at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektene. I tillegg prioriteres statlige midler til å starte utbygging av E16 på delstrekninger mellom Oppheim og Voss (Skulestadmo).

Videre settes det av statlige midler til skredsikring av E16 i Kvamskleiva i Oppland og Nærøydalen i Sogn og Fjordane, samt skredsikring på rv 5 i Kjøsnestfjorden i Sogn og Fjordane.

15.3.5.7 Jernbaneinvesteringer i korridoren

Bergensbanen binder øst og vest sammen over fjellet og er en viktig helårsforbindelse både for persontrafikk og godstrafikk. For persontrafikken er det særlig strekningen Voss - Arna - Bergen som er det markedsmessig tyngste området, mens for godstrafikken er det kombitransport mellom Oslo og Bergen som er viktigst. Regiontoogene mellom Oslo og Bergen har mange reisende, til tross for hard konkurranse fra luftfarten. Bergensbanen er landets mest trafikkerte fjerntogstrekning, med mer enn 1 mill. reisende i 2011.

Hastighetsstandarden på banen er variabel, og banen er enkeltsporet med kryssingsspor. Pga. et røft klima i vinterhalvåret er banen utsatt for driftsforstyrrelser. Kapasitetsbegrensinger pga.

enkeltspor gjør at forsinkelser på strekningen raskt forplanter seg til andre tog.

Regjeringens strategi for Bergensbanen er å legge til rette for mer persontrafikk der det transportmessig og miljømessig er mest fordelaktig. Kapasiteten på den enkeltsporede strekningen Bergen - Arna er i dag fullt utnyttet og muligheten for å fremføre flere tog avhenger av at det bygges ny infrastruktur. Strekningen er i dag en flaskehals for å kunne utvide togtilbudet til og fra Bergen stasjon og til godsterminalen på Nygårdstangen. Et nytt tunnellop gjennom Ulriken vil gi kapasitetsmessig rom til å øke togtilbudet fra dagens halvtimesfrekvens til avganger hvert kvarter. For å kunne gi et forbedret togtilbud på strekningen videre fra Arna mot Voss må det bl.a. gjøres tiltak i infrastrukturen. Tilnærmet jevn timesfrekvens er et naturlig neste utviklingsmål for Vossebanen. Regjeringen prioriterer midler til tiltak som kan gjøre infrastrukturen mer robust for å legge til rette for tilbudsforbedringer på strekningen.

Regjeringen setter av om lag 1,5 mrd. kr til oppstart av Ringeriksbanen i siste seksårsperiode. En moderne jernbane mellom Sandvika og Hønefoss vil bidra til å utvide pendlerområdet rundt Oslo mot Ringerike, og reisetiden med tog mellom Oslo og Bergen vil reduseres med inntil én time. En slik reisetidsreduksjon vil gjøre jernbanen mer attraktiv på de lange reisene mellom Østlandet og Vestlandet. I 2002 vedtok Stortinget trasé for Ringeriksbanen. Et flertall i transportkomiteen har senere bedt om at traséføringen vurderes på nytt, jf. Bud.innst. S. nr. 13 (2007–2008). Nåværende planer for Ringeriksbanen er gjennomført med utgangspunkt i enkeltspor og med en hastighetsstandard på 200 km/t. Samferdselsdepartementet legger opp til at det i det videre utredningsarbeidet også skal vurderes utbyggingsalternativer med dobbeltspor samt høyere hastighetsstandard, f.eks. 250 km/t, der dette ikke innebærer vesentlige merkostnader sammenlignet med en hastighet på 200 km/t. Hastighetsstandard må ses i lys av hensynet til samlet reisetid på strekningen. Traséføringen må derfor vurderes på nytt. Samferdselsdepartementet vil sette i gang en ny KVVU som skal ligge til grunn for videre planlegging av prosjektet.

Andre tiltak på Bergensbanen vil først og fremst være rettet mot økt driftsstabilitet og bedre kapasitet for godstog. Nye og lengre kryssingsspor vil i den sammenheng være de viktigste tiltakene. Selv om disse tiltakene i utgangspunktet gjøres av hensyn til godstrafikken, vil også persontogene ha nytte av økt driftsstabilitet og bedre kapasitet. Kapasiteten på dagens godsterminal i

Bergen er på sikt begrensende for videre vekst i godstransporten på Bergensbanen. Det legges opp til at kapasiteten på kort sikt økes på eksisterende terminal på Nygårdstangen. Dagens terminal beslaglegger imidlertid sentrumsnære arealer som er attraktive for byutviklingen i Bergen. Terminalen ligger dessuten i nær tilknytning til viktige kollektivknutepunkter, og er i så måte godt egnet for en byutvikling som bygger opp under målet om at veksten i persontransport i de store byene skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er viktige hensyn når Samferdselsdepartementet skal vurdere langsiktig terminallokalisering i Bergensområdet. Utvikling av området til bolig- og næringsformål kan potensielt gi fortjeneste. Samferdselsdepartementet vil sette i gang et arbeid for å vurdere om en slik utvikling vil kunne bidra finansielt til realisering av en ny terminal. Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet har satt i gang et arbeid med en bred analyse av godstransporten i Norge. Potensialet for overføring av gods fra veg til sjø og bane, og hvilke muligheter en samlokalisering av havn og jernbaneterminal gir, vil stå sentralt i dette utredningsarbeidet. I lys av resultatene fra dette utredningsarbeidet vil Samferdselsdepartementet vurdere å sette i gang et KVVU-arbeid knyttet til nytt logistikkknutepunkt i Bergensområdet.

Det settes av om lag 5,2 mrd. kr til investeringer i jernbanen i denne korridoren i planperioden. De største prosjektene er omtalt under.

Bergen – Fløen – Ulriken – Arna

Strekningen Bergen – Arna er en av Europas mest trafikkerte enkeltsporede jernbanestrekninger med 130 tog per døgn. Strekningen er en flaskehals for togtrafikken inn mot og ut fra Bergen stasjon og godsterminalen på Nygårdstangen. Byggingen av dobbeltspor mellom Bergen og Arna består i utgangspunktet av to prosjekt; ny tunnel fra Arna til Fløen, og dobbeltspor fra Fløen til Bergen med nytt signal- og sikringsanlegg. Det nye sikringsanlegget på Bergen stasjon skal ha kapasitet til også å styre Arna stasjon. I tillegg skal dagens tunnellop opprustes når nytt løp står klart.

Bygging av ny tunnel gjør at frekvensen kan økes fra to til i første omgang fire tog per time på strekningen Bergen – Arna. De reisende vil dermed få T-banefrekvens mellom Arna og Bergen. Toget bruker 8 minutter på strekningen, mer enn 15 minutter raskere enn både bil og buss. Byggingen av ny tunnel gir i liten grad reisetidsreduksjoner, og er således først og fremst et kapasitetsøkende tiltak som gjør at de reisende vil få flere

Tabell 15.29 Nøkkeltall og virkninger for Bergen-Fløen-Ulriken-Arna

Kostnadsanslag/styringsramme	3 420 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	3 200 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	0 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	–3 400 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	1 200 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	800 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	–0,2 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	–1 900 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	8 300 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

avganger å velge blant og dermed et mer fleksibelt kollektivtransporttilbud. To tunnellop reduserer i tillegg den sårbarheten som kun ett tunnelop gir.

Arna – Bergen gir en tidsbesparelse på opptil 30 minutter på enkelte godstogavganger. I gjennomsnitt forutsettes en rutetidsgevinst på 10 minutter for godstogene på banen og en punktligheitsgevinst.

Prosjektet har isolert sett en negativ beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Vegsystemet i Bergen sentrum er imidlertid presset. Dersom kapasiteten på jernbanen mellom Bergen og Arna ikke utvides, vil transportveksten på denne relasjonen måtte tas på veg. Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i de største byene skal tas med miljøvennlig transport. Dobbeltspo-ret er første trinn i en mer langsiktig utvikling av togtilbudet mellom Bergen og Voss. Prosjektet er derfor viktig for å bygge opp under den regionale utviklingen. Det settes av om lag 3,2 mrd. kr til prosjektet for ferdigstilling i planperioden. Det er allerede gjennomført et betydelig planarbeid, og i statsbudsjettet for 2013 er det satt av midler til mulig oppstart av Bergen – Arna.

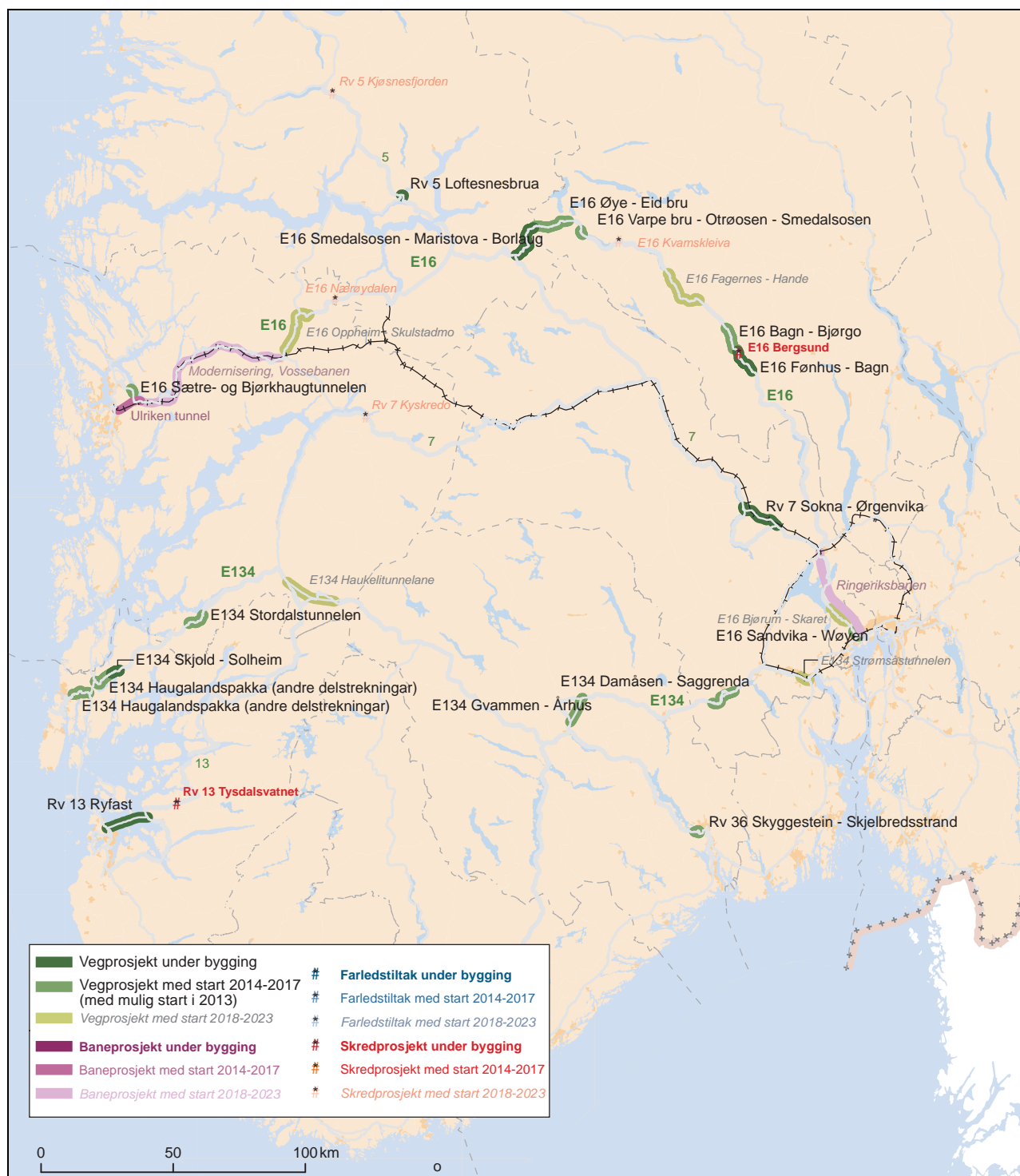
15.3.6 Korridor 6: Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

15.3.6.1 Korridorens rolle og betydning i transportsystemet

Korridoren er hovedforbindelsen nord-sør i landet, og er en viktig forbindelse mot Nordvestlandet. Den internasjonale trafikken er betydelig ettersom Trondheim havn, jernbaneterminalene på Alnabru i Oslo og Brattøra i Trondheim, samt Oslo lufthavn, Gardermoen ligger i korridoren. Ved nordre ende ligger Trondheim lufthavn, Værnes.

Næringsstrukturen sør i korridoren er dominert av offentlig og privat tjenesteyting. Lenger nord er det godt utviklet næringsmiddel- og trevareindustri, som kan hente råvarer fra større nærliggende jord- og skogbruksområder. Teknologisatsingen i Trondheim har gitt flere små og mellomstore bedrifter som har økt fokus på eksport, blant annet innen miljøområdet. Kunnskapsutviklingen i regionen er også viktig for næringer innen mekanisk industri og maritime næringer langs Mørekyten.

Korridoren er viktig for eksport av fisk, fiskeprodukter og møbler fra Nordvestlandet, og for lange transporter fra Trøndelag til Oslo og markeder i Europa. Hovedflyplassen på Gardermoen har gitt vekst i bosetting og næringsliv i omlandet. Mjøsområdet (Gjøvik – Lillehammer – Hamar) har mye intern arbeidspending, spesielt mot Lillehammer. Antall pendlere fra Mjøsområdet til Oslo



Figur 15.13 Riksveg-, jernbane- og farledsprosjekt i korridor 5

og Akershus er betydelig, men lavere enn for tilsvarende områder i InterCity-triangelet.

Hovedårene og knutepunktene i korridoren er:

- E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger.
- Rv 3 Kolomoen – Ulsberg med tilknytninger.
- Rv 15 Otta – Måløy.
- E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger.
- Rv 70 Oppdal – Kristiansund med tilknytninger.
- Hovedbanen Oslo – Groruddalen – Lillestrøm – Dal (Eidsvoll).
- Gardermobanen Oslo – Gardermoen (Eidsvoll).
- Dovrebanen Oslo – Trondheim.
- Raumabanen Dombås – Åndalsnes.
- Rørosbanen Hamar – Støren.

- Gjøvikbanen Oslo – Gjøvik.
- Kombiterminalene Alnabru i Oslo og Trondheim godsterminal Brattøra.
- Oslo lufthavn, Gardermoen.
- Trondheim havn.

15.3.6.2 Transportvolum og transportmiddelfordeling

Alle transportformene er representert i korridoren. For godstransporten står jernbanen sterkt på strekningen Oslo – Trondheim med en markedsandel på 58 pst. Denne transporten inkluderer gods som skal videre nordover, men som bytter lokomotiv i Trondheim. Dette utgjør om lag halvparten av avgangene nordover. Det er lite sjøtransport på denne strekningen. Med unntak av togtransport av tømmer og flydrivstoff går godstransport til mellomliggende destinasjoner på veg.

Ekspressbuss er grunnstammen i kollektivtilbudet i områder som ikke betjenes av jernbanen og er viktige for lokal kollektivtrafikk. I korridoren nord-øst for Oslo fraktet IC-togene og lokaltogene om lag 13 mill. passasjerer i 2011. Av disse var om lag 1,5 mill. med IC-tog, mens resten var reisende med lokaltog på Hovedbanen og Gardermobanen mellom Oslo og Romerike. I tillegg kommer om lag 6 mill. passasjerer med Flytoget. Videre reiste det 238 000 passasjerer med Rørosbanen og 70 000 passasjerer med Raumabanen. Dovrebanen har 700 000 reisende med fjerntogtilbudet på strekningen Oslo – Trondheim. Av disse er 40 pst. endepunktsreiser. Passasjertallet med fly mellom Gardermoen og Værnes var 4 millioner i 2011. Gjøvikbanen har størst trafikk på den indre strekningen mellom Hakadal og Oslo, og hadde i 2011 over 1 mill. reisende. Personbilen dominerer mellomlange strekninger. Målt i antall reisende er det viktigste togtilbudet i korridoren lokaltogene (på Hovedbanen og Gardermobanen) mellom Oslo og Romerike.

Persontrafikken mellom Oslo og Oslo lufthavn, Gardermoen, utgjør et stort volum i korridoren. Kollektivandelen til Oslo lufthavn, Gardermoen, har hatt en positiv utvikling over flere år, og spesielt toget har økt sine markedsandeler. I 2009 var kollektivandelen 65 pst., hvor Flytoget har størst markedsandel med rundt 39 pst. av tilbringertransporten.

15.3.6.3 Flaskehals og utfordringer i korridoren

- Ulykkesutsatte strekninger på riksvegnettet med mange møte- og utforkjøringsulykker.

- Skredutsatte partier, stigninger og værutsatte partier vinterstid med spesielle utfordringer på fjellovergangene og på strekningene mellom Oppland og Nordvestlandet.
- Redusert framkommelighet i transportsystemet rundt Oslo, Akershus og Trondheim. Utfordringer med støy, utslipp og barrierevirkninger fra vegtrafikken. I Oslo gir blant annet relativt høy andel bilulykker uten alvorlige personskader daglige framkommelighetsproblemer på vegnettet.
- Forfall på riksvegnettet. De største utfordringene omhandler utbedringsbehov for tunneler og trafikksikkerhetstiltak som midtrekkverk.
- Gjennomgående lav standard på jernbaneinfrastrukturen nord for Eidsvoll som i hovedsak er enkeltsporet. Dårlig strekningskapasitet i nærtrafikken rundt Trondheim. InterCity-strekningen Oslo – Lillehammer har for lav standard. Kryssingsspor kapasiteten mellom Lillehammer – Trondheim er ikke tilfredsstillende.
- Sårbarhet på Dovrebanen og Rørosbanen for store nedbørsmengder som medfører ras, skred og flom.
- Begrenset kapasitet på jernbaneterminalene på Alnabru og Brattøra.
- Press på terminal- og rullebanekapasitet ved Oslo lufthavn, Gardermoen.
- Enkeltspor, lite robust banestrømforsyning og krapp kurvatur på Gjøvikbanen, som fører til kapasitetsbegrensninger og lav framføringshastighet for person- og godstransporten.

15.3.6.4 Gjennomførte KVVU/KS1 i korridoren

Regjeringen har behandlet KVVU/KS1 for E6 Oppland grense – Jaktøya/Melhus og rv 3 Hedmark grense – Ulsberg. Utgangspunkt for videre planlegging er utbygging med sammenhengende midtrekkverk på E6 Ulsberg – Jaktøya der det forutsettes to-/trefelts veg på strekningen Ulsberg – Støren og firefelts veg på strekningen Støren – Jaktøya. For E6 Oppland grense – Ulsberg planlegges utbedringer og for rv 3 Hedmark grense – Ulsberg forutsettes utbygging til tofelts veg med bredde 8,5 meter.

Det er gjennomført KVVU/KS1 for rv 15 Strynefjellet. Departementet vil legge opp til videre planlegging når valg av konsept er avklart.

Regjeringens strategi for utviklingen av Dovrebanen bygger blant annet på gjennomført KVVU/KS1 for IC-strekningene.

Tabell 15.30 Rammer til store prosjekt i korridor 6. Mill. 2013-kr

		2014–2017	2014–2023	Annen finansiering
Veg	Vedtatte/igangsatte prosjekt	6 250	6 570	5 020
	Nye prosjekt	2 100	14 830	10 140
	Sum	8 350	21 400	15 160
Jernbane	Vedtatte/igangsatte prosjekt	2 510	2 510	
	Nye prosjekt	200	15 440	
	Sum	2 710	17 950	0
Sum		11 060	39 350	15 160

Det er gjennomført KVU/KS1 for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsområdet, jf. omtale om jernbaneinvesteringer i korridoren senere i kapitlet.

15.3.6.5 Hovedprioriteringer og virkninger

I regjeringens prioriteringer av riksvegmidler i korridoren legges det stor vekt på å videreføre utbyggingen av E6 som møtefri veg nordover fra Kolomoen. Flere lengre strekninger mellom Kolo-moen og Otta vil bygges ut til firefelts veg eller annen møtefri veg. Det legges også opp til å starte utbyggingen av firefelts veg mellom Støren og Melhus i Sør-Trøndelag, samt utbygging av tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på E6 nord for Ulsberg. Også rv 4 og rv 3 prioriteres med utbygging på de strekningene som i dag har for dårlig standard i forhold til trafikkmengde. Det legges videre opp til å utvide vegbredden på deler av rv 3 gjennom Østerdalen. I Ålesund prioriteres midler til utbygging av firefelts veg inn mot sentrum fra Brevika. Med disse investeringene vil en bl.a. oppnå en total reisetidsreduksjon i korridoren på om lag 55 minutter. Prioriteringene vil innebære ferdigstillelse av om lag 244 km veg, 164 km midtrekkverk og 25 km veg som får gul midtlinje. Investeringene vil også gi en reduksjon av antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken på om lag 19 personer.

Jernbanesatsingen i korridoren omhandler i hovedsak utbygging av dobbeltspor på Dovrebanen til Hamar innen utgangen av 2024, ytterligere tiltak som bedrer kapasiteten for godstransport på Dovrebanen nord for Hamar samt utvidelse av terminalkapasitet og fornyelse av teknisk anlegg på godsterminalen på Alnabru. Investeringene på jernbanen vil bl.a. gi muligheter for økt frekvens på togene mellom Oslo og Hamar og en reisetidsreduksjon på strekningen Oslo S – Hamar og

videre nordover på om lag 25–30 minutter. Inter-City-parsellene på Dovrebanen vurderes som kandidater til den nye ordningen med Prioriterte prosjekt. På luftfartssiden er Avinors største investering knyttet til terminal 2 på Oslo lufthavn, Gardermoen.

15.3.6.6 Riksveginvesteringer i korridoren

E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger

Den pågående utbyggingen av prosjektene E6 Minnesund – Skaberud (E6-delen av Fellesprosjektet E6-Dovrebanen) og E6 Nidelv bru – Grillstad vil bli fullført i 2014. Omleggingen av E6 forbi Oppdal sentrum starter opp i 2013, og vil bli fullført i første fireårsperiode. I tillegg slutføres prosjektet rv 150 Ulvensplitten – Sinsen i Oslo, som åpnes for trafikk i 2013.

I første fireårsperiode prioriteres statlige midler til å fullføre utbyggingen av E6 til tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på strekningen Frya – Sjoa i Oppland og utbyggingen av rv 4 i Oppland til firefelts veg på strekningen Lunner grense – Jaren i Oppland, inkludert tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt sør for Lygna. Bompenggeopplegg for begge disse prosjektene ble godkjent av Stortinget i februar 2013, og det blir anleggsstart i 2013.

Det settes av statlige midler til utbygging av E6 til firefelts veg på strekningen Jaktøya – Klett – Sentervegen sør for Trondheim. I tillegg prioriteres statlige midler til å starte utbygging av E6 til tofelts veg med midtrekkverk på strekningen Vindalsliene – Korporals bru i Sør-Trøndelag. For begge prosjektene er prioriteringen betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengfinansiering. Det vises til omtalen av prosjektene nedenfor.

Tabell 15.31 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E6 Vindalsliene – Korporals bru

Kostnadsanslag/styringsramme	800 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	570 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	230 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	– 60 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 580 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 180 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 580 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,2 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 850 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	1 250 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

E6 Vindalsliene – Korporals bru

Regjeringen legger stor vekt på utviklingen av E6 som en av de viktigste transportårene i landet. Prosjektet Vindalsliene – Korporals bru innebærer utbedring av en strekning av E6 som er smal og svingete og har lav standard. Utbedringen er ikke samfunnsøkonomisk lønnsom, men regjeringen prioriterer å eliminere en flaskehals for tungtransporten og bedre trafikksikkerheten gjennom bygging av midtrekkverk. Det er også lagt vekt på at veggen flyttes ut fra Soknedal sentrum, da dette bidrar til bedre lokalmiljø.

Prosjektet ligger i Midtre Gauldal kommune i Sør-Trøndelag. Dagens veg går gjennom Soknedal sentrum. En bru på strekningen er smal og ligger i tilknytning til en krapp kurve og et uoversiktlig kryss med en fylkesveg. Videre nordover er veggen smal og svingete. Årsdøgntrafikken er om lag 5 000 kjøretøy.

Strekningen er om lag 7,5 km og bygges ut i eksisterende trasé med unntak av en vegomlegging forbi Soknedal sentrum, som kobles til E6 i et planskilt kryss like sør for sentrum. Streknin-gen bygges ut med midtrekkverk. Nærføringen til Sokna, som er en del av det vernede Gaula-vassdraget og et relativt trangt og svingete dalføre, gjør at veggen dimensjoneres for fartsgrense 80 km/t uten både forbikjøringsfelt, parallelt lokalvegnett og gang- og sykkelveg. Veggen er derfor planlagt med bred vegskulder for gående og syk-lende og mange stopplommer. Det er forbikjøringsfelt på tilstøtende veg i sør og forbikjørings-muligheter i nord.

Prosjektet inngår i KVV/KS1 for E6 Oppland grense – Jaktøya/Melhus og rv 3 Hedmark grense – Ulsberg, som ble behandlet av regjerin-gen i 2102. En tidligere reguleringsplan har blitt revidert og ble godkjent i 2012.

Det pågår utredning av et opplegg for delvis bompengefinansiering av store deler av E6 mel-lom Ulsberg og Melhus, inkludert strekningen Vindalsliene – Korporals bru. Lokal avklaring er ventet i løpet av 2013.

E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen

Regjeringen prioriterer å videreføre utbyggingen av prosjektet Jaktøya – Tonstad som er omtalt i Nasjonal transportplan 2010–2019. Den nordlig-ste strekningen, Sentervegen – Tonstad, åpnes for trafikk høsten 2013. Utbygging av strekningen Jaktøya – Klett – Sentervegen gir vesentlig bedring av sikkerhet og framkommelighet. Prosjektet har en positiv beregnet samfunnsøkon-omisk netto nytte. Regjeringen legger også vekt på at en stor flaskehals på E6 blir eliminert, at det blir bedre forhold for kollektivtrafikk og gang- og syk-keltrafikk, og at prosjektet er et prioritert prosjekt innenfor Miljøpakke Trondheim.

Dagens veg er en tofelts veg med årsdøgntra-fikk på 14 500 kjøretøy i sør og 24 000 kjøretøy i nord. Den store trafikkbelastningen sammen med liten krysskapasitet og sterk stigning mellom Klett og Sandmoen, fører til dårlig framkommelig-het i flere perioder av døgnet. I tillegg er streknin-gen ulykkesbelastet og har mange støytsatte boliger.

Tabell 15.32 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen

Kostnadsanslag/styringsramme	2 500 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	1 200 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	1 300 mill. kr
Samfunnsøkonomisk nettonytte	+ 1 050 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 2 870 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 960 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 1,2 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 10 600 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	4 100 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	230 daa

Prosjektet omfatter utbygging av E6 til firefelts veg over en strekning på 8,2 km. Fra Jaktøya til Sandmoen følges i hovedsak dagens vegtrase. På den første delen vil det bli bygd parallell lokalveg, og opp til Sandmoen blir stigningen slakket ut fra 7 til 6 pst. Fra Sandmoen til Sentervegen flyttes E6 litt østover. Dovrebanen legges om med ny jernbanebru over E6, og like nord for denne bygges en viltovergang. Prosjektet omfatter også bygging av planskilte kryss på Klett og Hårstad og ombygging av dagens planskilte kryss på Sandmoen. Tilrettelegging for gående og syklende ivaretas ved bygging av 3,5 km gang- og sykkelveg fra Klett og nordover til Heimdal langs fv 900 (Heimdalsvegen).

Prosjektet inngår i KVU/KS1 for Vegsystemet på Sluppen, som ble behandlet av regjeringen i 2009. I tillegg inngår prosjektet i en tilleggsutredning for Miljøpakke Trondheim (trinn 2). Reguleringsplaner for prosjektet ble godkjent i 2009.

Det foreligger lokal tilslutning til delfinansiering av prosjektet med bompenger fra Miljøpakke Trondheim trinn 2.

Siste seksårsperiode

I siste seksårsperiode prioriteres statlige midler til å fullføre E6-prosjektene Frya – Sjoa, Vindalsliene – Korporals bru og Jaktøya – Klett – Sentervegen samt Lunner grense – Jaren, inkl. Lygna sør på rv 4.

Videre prioriteres statlige midler til å starte utbygging av E6 til firefelts veg på strekningen Kolomoen – Brumunddal i Hedmark. Prosjektet

er en videreføring av utbyggingen av E6 fra Kolomoen. Prosjektet har en positiv beregnet samfunnsøkonomisk nettonytte. Regjeringen legger stor vekt på utviklingen av E6 som en av de viktigste transportårene i landet. Det er særlig viktig å bedre trafikkikkerheten fordi store deler av de eksisterende tofelts strekningene mellom Oslo og Trondheim har lav sikkerhet. Prosjektet inngår i KVU/KS1 for E6 Kolomoen – Lillehammer som ble behandlet av regjeringen i 2009. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Det pågår planleggingsarbeid for strekningen videre nordover mot Biri. For strekningen Moelv – Biri, der Mjøsbrua inngår, er planleggingen på kommunedelplannivå.

Utbyggingen av E6 i Oppland fra Ringebru til Otta som starter opp i 2013 med prosjektet Frya – Sjoa, prioriteres ferdigstilt i siste seksårsperiode med utbygging av strekningene Ringebru – Frya og Sjoa – Otta. Strekningene bygges ut som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Prosjektene har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk nettonytte. Regjeringen legger imidlertid stor vekt på bedre trafikkikkerheten på den ulykkesbelastede E6 gjennom Gudbrandsdalen gjennom å gi vegen møtefri standard. Det er også lagt vekt på at dette er en av de viktigste transportårene i landet. Prosjektene inngår i KVU/KS1 for E6 Lillehammer – Otta som ble behandlet av regjeringen i 2009.

I Sør-Trøndelag settes det av statlige midler til å starte utbygging av E6 til firefelts veg på strekningen Støren – Skjerdingsstad og til tofelts veg

med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på strekningen Ulsberg – Berkåk – Løklia. Prosjektet Støren – Skjerdingsstad har en positiv beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte, mens Ulsberg – Løklia har en svak negativ beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Regjeringen legger imidlertid stor vekt på å utvikle E6 til en trafiksikker og effektiv transportåre på hele strekningen Oslo – Trondheim. I tillegg er det lagt vekt på at prosjektet Støren – Skjerdingsstad bidrar til å utvikle det felles bo- og arbeidsmarkedet i Trondheimsregionen. Utbedring av strekningen Ulsberg – Berkåk – Løklia eliminerer en flaskehals for trafikken som kommer både fra E6 og rv 3, og øker trafiksikkerheten vesentlig. Prosjektene inngår i KVV/KS1 for E6 Oppland grense – Jaktøya/Melhus og rv 3 Hedmark grense – Ulsberg som ble behandlet av regjeringen i 2012. For begge prosjektene er prioriteringen betinget av at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiering. Videre settes det av statlige midler til utbygging av rv 706 på strekningen Sluppen – Stavne i Trondheim. Prioriteringen er betinget av tilslutning til delfinansiering med bompenger fra Miljøpakke Trondheim.

Det prioriteres statlige midler til ombygging av eksisterende riksvegtilknytning til Alnabruterminalen i Oslo, eventuelt ved bygging av ny atkomst direkte til E6 i syd. Prioriteringen er betinget av tilslutning til delfinansiering med bompenger fra Oslopakke 3. Pga. tunnelsikkerhetsforskriftens bestemmelser om tunneler med høy trafikk, prioriteres statlige midler til bygging av ekstra tunnellop på rv 4 i Hagantunnelen i Akershus i siste seksårsperiode. I Oppland prioriteres videreføring av rv 4-utbyggingen gjennom statlige midler til strekningen Roa – Gran grense. Prioriteringen er betinget av tilslutning til delfinansiering med bompenger gjennom utvidelse av den godkjente bompengoordningen for rv 4 Lunner grense – Jaren, inkl. Lygna sør.

Rv 3 Kolomoen – Ulsberg med tilknytninger

Den pågående utbyggingen på rv 3 av ny Åsta bru med tilstøtende veg i Hedmark vil bli fullført i 2014.

Rv 3 gjennom Østerdalen er en viktig rute for tungtrafikken, der særlig vegbredden er et problem for god framkommelighet og trafiksikkerhet. Regjeringen setter derfor av statlige midler til utbedring av rv 3 i Østerdalen i første fireårsperiode med videreføring i siste seksårsperiode. Mid-

lene prioriteres for å kunne utvikle rv 3 som en viktig vegforbindelse for godstransporten mellom Oslo og Trondheim. Det settes av i alt 580 mill. kr i tiårsperioden til utbedring av rv 3.

I perioden prioriteres statlige midler til å starte byggingen av ny rv 3 på strekningen Ommangsvollen – Grundset i Hedmark, inkludert ny rv 25 fra kryss med rv 3 ved Åkroken til Basthjørnet (Elverum). Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Det vises til omtalen av prosjektet nedenfor.

Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet

Regjeringen legger stor vekt på å utvikle rv 3 som en viktig vegforbindelse for godstransporten mellom Oslo og Trondheim. Utbygging av rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Hedmark vil også styrke Hamar og Elverum som felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Prosjektet har en positiv beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte.

Dagens veg har tidvis framkommelighetsproblemer, randbebyggelse og mangelfullt tilbud til gående og syklende. Mellom Ånestad og Elverum er det ingen alternative veger, noe som gjør strekningen svært sårbar ved hendelser, særlig for utrykningskjøretøy.

Prosjektet omfatter utbygging av om lag 16,5 km firefelts veg og 9,5 km tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt gjennom kommunene Elverum og Løten. Den nye vegen legges utenom Elverum og tettstedene Løten og Brenneriøa. Prosjektet gir bedre framkommelighet og trafiksikkerhet, bedre bomiljø langs dagens veg og et sammenhengende tilbud for gående og syklende mellom Hamar og Elverum. De to reguleringsplanene for prosjektet ble godkjent i 2012.

Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Siste seksårsperiode

I siste seksårsperiode fullføres prosjektet rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet. I tillegg videreføres arbeidet med å utbedre rv 3 gjennom Østerdalen. Videre prioriteres ombygging og delvis omlegging av rv 3 på strekningen Korsan – Gullikstad i Sør-Trøndelag.

Tabell 15.33 Nøkkeltall og virkningsberegninger for rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet

Kostnadsanslag/styringsramme	3 200 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	1 230 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	1 970 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	+ 4 220 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 6 820 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 3 470 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 1,3 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	+ 5 300 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	7 400 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	310 daa

*Rv 15 Otta – Måløy**Siste seksårsperiode*

I siste seksårsperiode prioriterer regjeringen statlige midler til å oppgradere eksisterende tunneler på rv 15 over Strynefjellet. I tillegg er det satt av midler til oppstart av permanent løsning over Strynefjell. Regjeringen vil komme tilbake til dette når KVU/KS1 rv 15 Strynefjell er behandlet.

Videre prioriteres skredsikringsprosjektet Knutstugugrove i Oppland.

E136 Dombås – Ålesund med tilknytninger

Den pågående byggingen av Tresfjordbrua og skredsikringsprosjektet Vågstrandtunnelen på E136 i Møre og Romsdal vil bli fullført i 2015.

I første fireårsperiode prioriteres bygging av forbikjøringsfelt på E136 på strekningen Oppland grense – Rødstøl i Møre og Romsdal, samt oppstart på skredsikring av Dølsteinfonna og Fantebrauta på E136 i Møre og Romsdal.

Siste seksårsperiode

I siste seksårsperiode prioriteres statlige midler til utbygging av E136 til firefelts veg på strekningen Breivika – Lerstad i Møre og Romsdal. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Prosjektet har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Regjeringen legger vekt på at prosjektet gir bedre framkommelighet, lokalmiljø og trafikksikkerhet ved at fylkesveg 398 Ler-

stadvegen og dagens E136 gjennom bydelene Moa og Åse avlastes for trafikk. Det er også viktig for næringslivet i Ålesund og havneforbindelsen at innfarten til Ålesund gis en bedre kapasitet og standard. Utbyggingen gir samtidig mulighet til å legge bedre til rette for kollektivtrafikk og gange og sykling.

I siste seksårsperiode prioriteres også ombygging av E136 på strekningen Flatmark – Monge – Marstein i Møre og Romsdal og fullføring av skredsikringen av Dølsteinfonna og Fantebrauta.

Rv 70 Oppdal – Kristiansund med tilknytninger

Den pågående utbyggingen av skredsikringsprosjektet rv 70 Oppdølstranda i Møre og Romsdal fullføres i 2014.

I første fireårsperiode prioriteres oppstart på utbedring og delvis omlegging av rv 70 på strekningen Tingvoll – Meisingset i Møre og Romsdal. Prosjektet fullføres i siste seksårsperiode.

15.3.6.7 Jernbaneinvesteringer i korridoren

Denne korridoren består av et omfattende jernbanelinnett. Dovrebanen, Rørosbanen, Gjøvikbanen, Hovedbanen, Gardermobanen, Raumabanen og Solørbanen inngår i korridoren. I tillegg omfatter korridoren navet i jernbanegodsttransporten, Alnabruterminalen.

De ulike banestrekningene har svært ulike roller og markedsgrunnlag. Gardermobanen trafikeres av Flytoget, InterCity-togene mellom Oslo og Lillehammer og av de knutepunktstoppende

lokaltogene til Eidsvoll, Dal og Kongsvinger. Hovedbanen mellom Oslo og Lillestrøm trafikkeres av fullstoppende lokaltog og er dessuten hovedforbindelsen til Alnabruterminalen. Dovrebanen trafikkeres både av InterCity-tog (sør for Lillehammer) og fjerntog mellom Oslo og Trondheim. Videre er Dovrebanen viktig for trafikken med godstog til Åndalsnes, Trondheim og videre nordover på Nordlandsbanen. Gjøvikbanen benyttes primært av regiontog til Gjøvik og lokaltog til Jaren. Det er forbindelse fra Gjøvikbanen til Bergensbanen over Roa – Hønefoss, og denne strekningen trafikkeres av godstog mellom Oslo og Bergen og enkelte persontog. På Rørosbanen er det persontrafikk mellom Hamar og Røros og Røros og Trondheim. Banen trafikkeres også av en del godstog, særlig tømmerog. Rørosbanen kan fungere som omkjøringsbane for Dovrebanen, men strekningen Hamar – Støren er ikke elektrifisert og benyttes i dag derfor kun av dieseldrevet materiell. Det vil bli satt i gang en formell planleggingsprosess ved at Jernbaneverket får i oppdrag å utrede konsekvenser av elektrifisering av gjenværende dieselstrekninger.

Fra desember 2014 utvides togtilbudet i den sørligste delen av korridoren betraktelig. Mellom Oslo og Lillestrøm er trafikken separert med knutepunktstoppende tog (InterCity-tog og lange lokaltog) i Romeriksporten og fullstoppende lokaltog på den gamle Hovedbanen mellom Oslo og Lillestrøm. Sammen med tilsvarende separering i vestkorridoren gir dette et tilbud hvor de største knutepunktene på strekningen Asker – Lillestrøm vil bli betjent med raske og effektive tog hvert tiende minutt. I tillegg vil de fullstoppende lokaltogene betjene de øvrige stasjonene hvert kvarter. Mellom Oslo og Lillestrøm vil dermed Hovedbanen utvikles i retning av et t-baneliknende tilbud.

Reduserte reisetider og flere avganger gjennom hele dagen på Dovrebanen, vil bidra til å øke pendleromlandet rundt Oslo i retning Hamar og Lillehammer. Dette er viktig for at flere skal kunne ha muligheten til å bosette seg i tettstedene og byene langs jernbanen og samtidig være en integrert del av et attraktivt og omfattende arbeidsmarked i Oslo. Dette er positivt for den enkelte som får flere valgmuligheter når det gjelder arbeid og bolig, og det er positivt for næringslivet som får lettere tilgang på den rette kompetansen.

For å utvikle InterCity-tilbudet på Dovrebanen må kapasiteten på den sterkt trafikkerte strekningen mellom Eidsvoll og Hamar utvides. Ved inngangen til planperioden pågår det utbygging til dobbeltspor på strekningen Langset – Kleverud.

Det legges i tillegg opp til å starte opp byggingen av dobbeltspor på resten av strekningen mellom Eidsvoll og Hamar i siste seks-årsperiode. Innen utgangen av 2024 vil det være sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Hamar. De fleste parsellene vil stå ferdig innen planperioden, mens siste del av utbyggingen ferdigstilles i 2024. Dette vil gi en reisetidsreduksjon på om lag 25–30 minutter mellom Oslo S og Hamar. Reisetiden er beregnet for fullstoppende InterCity-tog, men vil kunne bli ytterligere redusert for ekspressavganger eller fjerntog med færre stopp underveis. Dobbeltsporet gir dessuten tilstrekkelig kapasitet til å kunne tilby halvtimesfrekvens mellom Oslo og Hamar gjennom hele driftsdøgnet.

Når strekningen Eidsvoll – Hamar er ferdig bygget ut, er neste trinn å øke kapasiteten nord for Hamar. Innen utgangen av 2026 skal det derfor bygges dobbeltsporsparsell/kryssingsbelter mellom Hamar og Lillehammer.

Regjeringen legger i utgangspunktet opp til at videre planlegging av InterCity-strekningene til Halden, Lillehammer og Skien skal ta sikte på ferdigstilling i 2030. Endelig framdriftsplan for den videre utbyggingen vil bli sett i lys av utredningene som regjeringen vil sette i gang om gods- og persontransport på det sentrale Østlandsområdet, bl.a. kapasiteten i jernbanesystemet inn mot og gjennom Oslo.

Utenfor InterCity-området utvikles Dovrebanen primært med tanke på godstransport. Det skal bygges ut kryssingsspor og banestrømforsyning som gir økt kapasitet. Det planlegges også å utvide terminalkapasiteten på eksisterende terminaler både i Trondheim og på Alnabru i planperioden. For Alnabru sin del er det, i tillegg til behov for økt kapasitet, behov også for å fornye store deler av de tekniske anleggene på terminalen, jf. egen omtale av Alnabru i kapittel 10.5.

Gjøvikbanen har hatt en positiv utvikling med tanke på antall reisende de siste årene. I forbindelse med konkurranseutsettingen av driften ble tilbudet utvidet på strekningen. Jernbaneverket skal i arbeidet med handlingsprogram for planperioden legge til rette for videre forbedringer av togtilbudet for de reisende. Det er viktig at de kapasitetsøkende tiltakene som vil være aktuelle planlegges slik at de også kommer godstransporten til gode. Aktuelle tiltak kan være kryssingsspor, forbedret strømforsyning og stasjonstiltak.

Det er ikke tatt stilling til hva slags konsept som skal legges til grunn for videre planlegging av nytt logistikkcenter i Trondheimsregionen. I konseptvalgutredningen (KVU) for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsområdet er det skissert

to hovedkonsepter hvor den ene innebærer samlokalisering av havn og jernbanegodsterminal, mens det andre kun innebærer at det skal være god veg- og jernbaneforbindelse mellom havna og jernbaneterminalen. I KVUen anbefales det videre detaljering av konsept med en delt løsning. Samferdselsdepartementet mener en vurdering av hvilken betydning samlokalisering av havn og jernbaneterminal må ses i et større og lengre perspektiv enn det normalt er rom for i en KVU. Departementet mener derfor at dette spørsmålet blant annet må vurderes i lys av resultatene fra den igangsatte samfunnsanalysen av godstransport hvor potensialet for kombinerte sjø- og jernbanetransporter skal vurderes.

Det settes av om lag 18 mrd. kr til investeringer i jernbanen i denne korridoren i planperioden. I tillegg settes det av midler til kapasitetsøkende tiltak som i hovedsak er rettet mot Gjøvikbanen og godstransport på Dovrebanen. Selv om tiltakene primært gjøres av hensyn til godstrafikken, vil persontogene også ha nytte av tiltakene, og det vil i planleggingen av kryssingsporene på strekningen være viktig å se disse behovene i sammenheng. Kryssingsspor er relativt rimelige tiltak med stor positiv effekt for samfunnet.

De største prosjektene er omtalt under.

Alnabru

Alnabruterminalen er navet i godstransporten på jernbanen. Dagens terminal er gammel og nedslitt, og på sikt vil kapasiteten på terminalen være en begrensende faktor for vekst i godstransport på jernbanen. På kort sikt er det den tekniske tilstanden på anleggene som er avgjørende for når en utbygging er nødvendig. Det prioriteres midler til å starte opp arbeidet med fornyelse av de mest kritiske delene av terminalen i planperioden. Dette omfatter særlig sikringsanleggene.

Planleggingen av den videre utviklingen av Alnabru har pågått i lang tid. I Nasjonal transportplan 2010–2019 ble det satt av om lag 1 mrd. kr til oppstart av et første byggetrinn på Alnabru. Etter at Nasjonal transportplan 2010–2019 ble lagt fram, har det videre planarbeidet vist at det anbefalte byggetrinn vil bli langt mer kostbart enn tidligere anslått. Jernbaneverket har utarbeidet en hovedplan for et første byggetrinn. I hovedplanen er kostnadene anslått til over 10 mrd. kr. I tillegg kommer utgifter til tomteerverv. Bl.a. på grunn av de økte kostnadene, men også som en følge av nedgang i volumene som håndteres på Alnabruterminalen de siste årene, satte Samferdselsdepartementet i gang et eksternt kvalitetssikringsar-

beid av utbyggingsplanene og forutsetningene som ble lagt til grunn for disse planene. Kvalitetssikringen stilte særlig spørsmål ved kapasitetsbehovet som var lagt til grunn i planleggingen, og pekte videre på at den anbefalte løsningen innebærer at hele kapasitetsutvidelsen tas i ett steg, mens kapasitetsbehovet vil øke mer gradvis. På bakgrunn av resultatene fra den eksterne kvalitetssikringen har Samferdselsdepartementet gitt Jernbaneverket i oppdrag å se på den videre utviklingen av Alnabru på kort og lang sikt. I dette ligger det både strakstiltak som kan iverksettes på terminalen uten at det gjøres større investeringer, og i lys av det forventede kapasitetsbehovet å se på muligheten for en mer trinnvis kapasitetsutvidelse i takt med etterspørselen på Alnabru. Det skal søkes løsninger som er langt mindre kostbare enn alternativet som til nå har vært planlagt. Dette arbeidet vil være et viktig grunnlag for utbyggingsstrategien for Alnabru. Arbeidet er forventet ferdigstilt tidlig i planperioden. Ettersom planleggingen av terminalen har kommet relativt kort, er omfanget og kostnadene for utbyggingen foreløpig usikre. Regjeringen legger til grunn at arbeidet med moderniseringen av Alnabruterminalen startes opp i første del av planperioden.

Det settes av om lag 3,5 mrd. kr. til fornyelse og kapasitetsutvidelse av Alnabruterminalen.

Eidsvoll – Hamar – utbygging til dobbeltspor

Strekningen Eidsvoll – Hamar (ca. 60 km) er en av Norges mest trafikkerte enkeltsporede strekninger. Ved inngangen til planperioden pågår det arbeid med bygging av dobbeltspor på parsellen Langset – Kleverud. Med ferdig utbygd dobbeltspor på hele strekningen, kan antallet togavganger økes betydelig, det blir færre forsinkelser og reisetiden for persontog mellom Oslo og Hamar reduseres med om lag 25–30 minutter.

I dag er det ikke mulig å kjøre flere tog når etterspørselen er størst, uten at det går ut over togenes punktlighet og hastighet. Utbyggingen gir økt kapasitet for både person- og godstog.

Når parsellen Langset – Kleverud er ferdigstilt i 2015 gjenstår bygging av dobbeltspor på parsellene Venjar – Eidsvoll, Eidsvoll – Doknes, Doknes – Langset, Kleverud – Sørli, Sørli – Åkersvika og Åkersvika – Hamar. Til sammen utgjør disse parsellene 43 kilometer med jernbane. Planstatus varierer mellom de ulike parsellene, men foreløpig kostnadsanslag for hele strekningen (utenom Langset – Kleverud) er på om lag 15 mrd. kr. Jernbaneverket vil i det videre planarbeidet vurdere utbyggingsrekkefølgen og tempoet for de ulike

Tabell 15.34 Nøkkeltall og virkninger samlet for alle prosjektene som realiseres innen 2023 på Dovrebanen

Kostnadsanslag/styringsramme	9 220 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	9 220 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	0 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	2 580 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	-4 280 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	-2 470 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	-1,0 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	-9 700 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	25 500 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	14 daa
Inngrep i dyrket jord	105 daa

parsellene. Hele strekningen mellom Eidsvoll og Hamar skal stå ferdig innen utgangen av 2024.

Det settes av om lag 14,5 mrd. kr til bygging av dobbeltspor på strekningen Eidsvoll – Hamar, inkludert ferdigstillelse av parsellen Langset – Kleverud, i planperioden.

Tabell 15.34 gir en oversikt over nøkkeltall og virkninger for parsellene som er planlagt igangsatt og ferdigstilt innen 2023. Til grunn for beregningene ligger parsellene Venjar – Eidsvoll, Eidsvoll – Doknes, Kleverud – Sørli og Åkersvika S – Hamar. Jernbanen er et integrert system hvor utviklingen av infrastrukturen og togtilbudet må ses i sammenheng for å oppnå ønskede virkninger. Ferdigstillelse av en jernbanestrekning gir i liten grad økt nytte før togtilbudet endres for å utnytte ny infrastruktur. Slike endringer er i form av økt antall avganger eller redusert reisetid. Enkeltprosjekt (enkeltparseller) gir i mindre grad mulighet til slike tilbudsforbedringer. Nøkkeltall og virkninger knyttet til milepæler for når slike tilbudsforbedringer kan gjennomføres, gir dermed et riktigere bilde av virkningene som oppnås ved utviklingen av jernbanen.

15.3.6.8 Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren

I tillegg til Oslo lufthavn, Gardermoen, ligger det i korridoren to lokale lufthavner med statlige kjøp av flyrutetjenester.

Viktige investeringer i planperioden er:

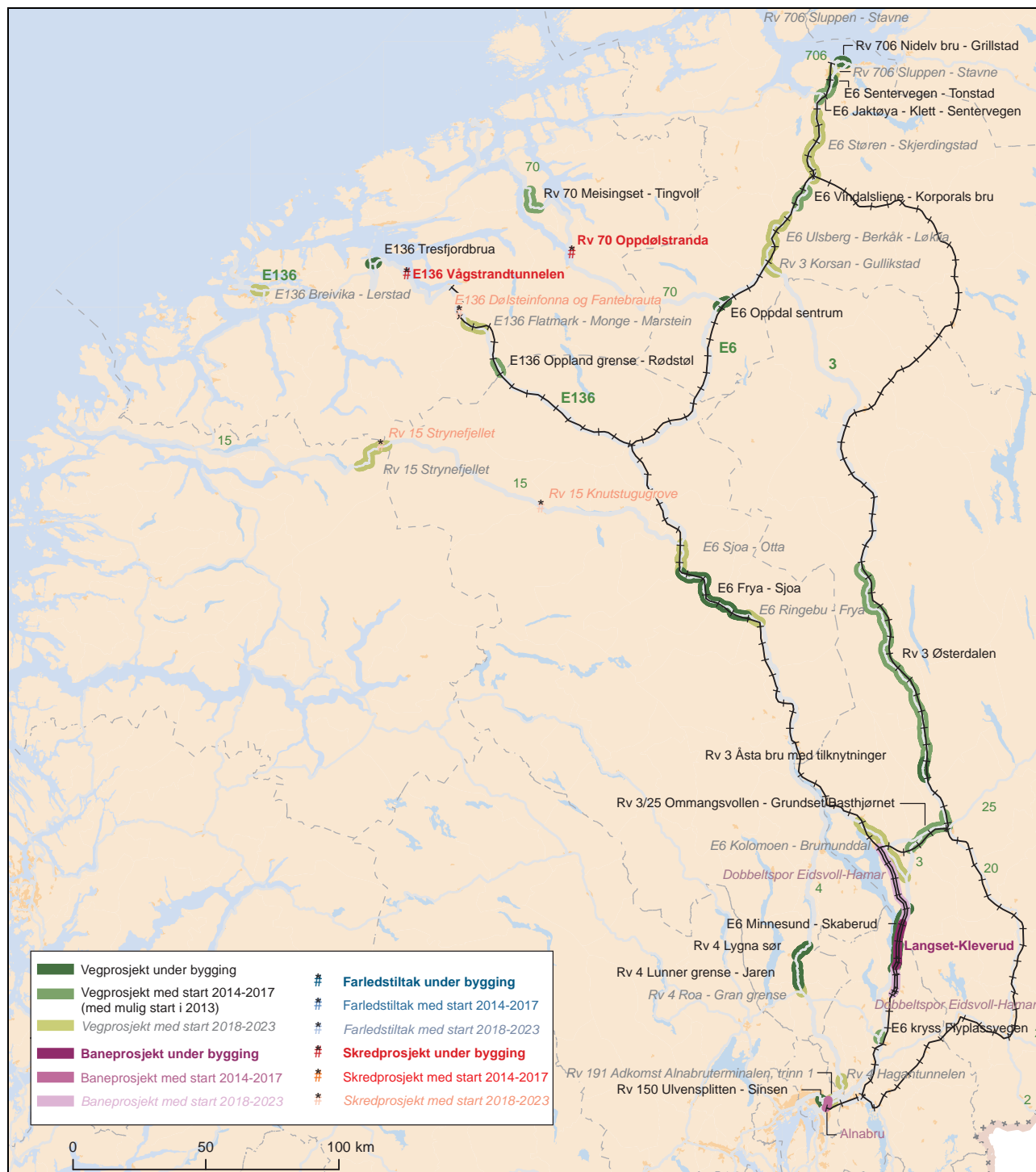
Oslo lufthavn, Gardermoen

Bygging av ny terminal (T2) ved Oslo lufthavn, Gardermoen, er det største enkeltprosjektet til Avinor i planperioden. Det er bedriftsøkonomisk lønnsomt og vil gi store samfunnsøkonomiske gevinster for befolkning og næringsliv. Tiltaket vil styrke lufthavnens betydning som knutepunkt for resten av landet, og vil i fase 1 øke kapasiteten fra dagens 21 mill. til 28 mill. passasjerer årlig. Avinor ønsker også å legge til rette for en fase 2 med en ytterligere utvidelse av kapasiteten til 35 mill. årspassasjerer. Ferdigstillelse av fase 1 er satt til 2. kvartal 2017, med et kostnadsoverslag på 12,5 mrd. kr. Avinor planlegger for at første del av fase 2 av T2-prosjektet er ferdigstilt i 2019 til en kostnad på 2 mrd. kr. Før igangsetting av fase 2 skal Avinor legge prosjektet fram for Samferdselsdepartementet som en eiersak.

15.3.7 Korridor 7: Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen

15.3.7.1 Korridorens rolle og betydning i transportsystemet

Korridoren er viktig for transporter mellom Nord- og Sør-Norge og for lokaltrafikk i og mellom Helgeland- og Saltenregionen. Områdene mellom Melhus, Trondheim og Steinkjer er i ferd med å utvikles til en felles arbeids-, bo- og serviceregion. Nordland har stor fiskeeksport med en omfattende fiskeindustri og oppdrettssektor. Olje- og



Figur 15.14 Riksveg-, jernbane- og farledsprosjekt i korridor 6

gassvirksomheten har også gitt virksomhet på land innen administrasjon, forsyningsbaser og leverandørindustri på strekningen fra Brønnøysund til Harstad. Turisttrafikken til Nord-Norge har økt mer enn for resten av landet i 2011, og mest i byer som Bodø, Tromsø og Alta. Turistnæringen er nå større enn primærnæringene og industrien i landsdelen.

Hovedårene og knutepunktene i korridoren er:

- E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger.
- Nordlandsbanen Trondheim – Bodø og Meråkerbanen Trondheim – Storlien.
- Bodø lufthavn og Trondheim lufthavn, Værnes.
- Hovedleden Trondheim – Bodø, og innseilingen til stamnetthavnene Mo i Rana og Bodø.
- Kombiterminalen i Bodø.

Korridoren har forbindelser mot Sverige fra Trøndelag (E14 og Meråkerbanen) og Nordland (E12, rv 73 og rv 77).

15.3.7.2 Transportvolum og transportmiddelfordeling

Alle transportformene er representert i korridoren. For godstransport mellom endepunktene Trondheim og Bodø er jernbanen det viktigste transportmiddelet, med markedsandel på 83 pst. Sjøtransport står sterkest på Helgelandskysten, med 54 pst. av transporten fra Oslo og 40 pst. fra Trondheim. Det er både samarbeids- og konkurranseflater mellom sjø- og landtransport i korridoren. På strekningen Oslo – Bodø har jernbanen en markedsandel på 63 pst.

På de viktigste relasjonene i korridoren står jernbanen for 35 pst. av godstransportarbeidet, skip for 33 pst. og veg for 32 pst. Bodø er et viktig knutepunkt for sjøtransporten med forbindelser videre nordover og ut til Lofoten og Vesterålen. Tørrbulk til og fra Mo i Rana dominerer sjøtransporten. Havnene i korridoren har om lag 5 pst. av lastet og losset godsmengde i norske havner. I tillegg kommer sjøtrafikken som seiler i korridor 8 og som passerer gjennom hele eller deler av korridor 7.

Persontrafikken i korridoren fordeler seg jevnt mellom personbil og fly med om lag 45 pst. hver på strekningen Trondheim – Bodø. I Nordland er kollektivtransporten dominert av jernbane på de indre strekningene langs E6, og (hurtig)båt langs kysten. Ekspressbussruter får en stadig viktigere rolle, og er viktig på strekninger som Trondheim – Værnes og Fauske – Bodø. Markedsandelen for tog på strekningen Oslo – Bodø er på 6 pst. Nordlandsbanen har årlig 430 000 reise på strekningen Trondheim – Bodø.

På de lengre reisene dominerer flyet, med 82 pst. av reisene mellom Oslo og Bodø. Hurtigbåt er viktig i deler av korridoren, men personbilen dominerer mellomlange distanser. Et eksempel på dette er strekningen Trondheim – Nord-Trøndelag, hvor nærmere 90 pst. av reisene foretas med bil.

15.3.7.3 Flaskehals og utfordringer i korridoren

- Lengre strekninger med smal og svingete veg, dårlig vegstandard og fjelloverganger med krevende stignings- og føreforhold om vinteren.
- Avviklingsproblemer på vegnettet i Bodø og Trondheim.

- Forfall på riksvegnettet. Utbedringsbehovet gjelder spesielt for tunneler og vegfundament, men også enkelte bruer og ferjekaier.
- Det er behov for å gjennomføre tiltak for å øke robustheten i jernbanenettet mot klimapåvirkning. I tillegg er det nødvendig å fornye ballasten.
- Utforkjøringsulykker skjer spredt i hele vegnettet og står for en tredel av ulykkene. Møteulykkene har størst alvorlighetsgrad med 49 pst. av alle drepte og hardt skadde.
- Behov for å elektrifisere Trønderbanen og Meråkerbanen for å gi et raskt og mer effektivt togprodukt i et viktig vekstområde.
- Behov for satsing på dobbeltspor mellom Værnes/Stjørdal og Trondheim som ledd i satsingen på regiontrafikk inn mot storbyene. Kapasitetsøkning vil gi bedret trafikkavvikling på Meråkerbanen og Nordlandsbanen.
- Større fartøy øker behovet for farledsutbedringer.
- Behov for å utvikle godsknutepunktene i Bodø og Mo i Rana for økt godstransport på sjø og bane.
- Nødvendig å bedre kapasiteten på Nordlandsbanen slik at flere godstog med lengde inntil 600 meter kan trafikkere banen.
- Sterkt press på terminalkapasitet på Trondheim lufthavn, Værnes.

15.3.7.4 Gjennomførte KVU/KS1 i korridoren

Regjeringen har behandlet KVU/KS1 for transportløsning veg/bane Trondheim – Steinkjer. Videre planlegging skal ta utgangspunkt i Moderniseringskonseptet. Det innebærer for jernbanen elektrifisering, dobbeltspor Trondheim – Stjørdal, tunnel gjennom Forbordfjellet og bygging av kryssingsspor. For E6 planlegges møtefri veg Trondheim – Steinkjer med fire felt på strekningen Trondheim – Stjørdal og to/tre felt på strekningen Stjørdal – Steinkjer.

Regjeringen har også behandlet KVU/KS1 for rv 80 Løding – Bodø sentrum. Det er besluttet at Kombinasjonskonseptet skal legges til grunn for videre planlegging. Konseptet omfatter bl.a. utvidet vegkapasitet fra Bertnes til Bodø havn, styrket kollektivtilbud, nye holdeplasser på jernbanen og tilrettelegging for sykkel og gange.

15.3.7.5 Hovedprioriteringer og virkninger

E6 gjennom nordre del av Nord-Trøndelag og videre gjennom Nordland har dårlig standard med hensyn til kurvatur og vegbredde. Samtidig

Tabell 15.35 Rammer til store prosjekt i korridor 7. Mill. 2013-kr

		2014–2017	2014–2023	Annen finansiering
Veg	Vedtatte/igangsatte prosjekt	220	220	10
	Nye prosjekt	1 880	7 740	4 800
	Sum	2 100	7 960	4 810
Jernbane	Vedtatte/igangsatte prosjekt	0	190	
	Nye prosjekt	800	3 950	
	Sum	800	4 140	0
Sjø	Vedtatte/igangsatte prosjekt	0	0	
	Nye prosjekt	124	574	
	Sum	124	574	0
Sum		3 024	12 674	4 810

har E6 en viktig funksjon for næringslivets transport til og fra Nord-Norge. I denne korridoren prioriterer derfor regjeringen utbedring av E6 fra Grong i Nord-Trøndelag og videre gjennom Helgeland fram til Saltfjellet. Utbyggingen av E6 Kvithamar – Åsen igangsettes i siste seksårsperiode. Trafikkutviklingen på E6 mellom Trondheim og Stjørdal har ført til økt behov for utbygging til firefelts veg. I planperioden startes derfor bygging av ekstra tunnellop i tre tunneler med firefelts veg på tilstøtende veg. Med disse investeringene vil en bl.a. oppnå en total reisetidsreduksjon i korridoren på om lag 16 minutter. Prioriteringen av riksvegmidler i korridoren vil føre til ferdigstillelse av om lag 273 km veg, 26 km midtrekkverk og 50 km veg som får gul midtlinje. Videre vil en oppnå en reduksjon i antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker på om lag 5 personer.

På jernbanen prioriterer regjeringen modernisering av strekningene Trondheim – Steinkjer (Trønderbanen) og Hell – Storlien (Meråkerbanen). Begge strekningene skal elektrifiseres. Dette vil gi reduserte reisetider og økt transportkapasitet for persontogene på særlig Trønderbanen, mens elektrifisering av Meråkerbanen primært gjøres for å gjøre det mer effektivt med godstransport på jernbanen. Det samlede prosjektet igangsettes i første fireårsperiode. Elektrifisering av Trønderbanen vurderes som kandidat til den nye ordningen med Prioriterte prosjekt. Det legges videre opp til at arbeidet med fjernstyring av Nordlandsbanen fullføres i planperioden. Nordlandsbanen er en viktig strekning for godstrafikken på jernbanen. Jernbanen har svært høye markedsandeler på strekningen. På luftfartssiden har Avinor planlagt en forlengelse av rullebanen ved

Sandnessjøen lufthavn, Stokka, og kapasitetsøkende tiltak ved Trondheim lufthavn, Værnes. For sjøtransportens del er det framkommelighet og sikkerhet i farleder som er prioritert. Det er behov for enkelte punktutbedringer i leden og i innseilingen til noen havner, bl.a. av hensyn til økt petroleumsaktivitet i Norskehavet.

15.3.7.6 Riksveginvesteringer i korridoren

E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger

I første fireårsperiode prioriteres statlige midler til en trinnvis utbygging og utbedring av E6 på Helgeland til sammenhengende god og enhetlig standard. Arbeidene forutsettes videreført i siste seksårsperiode. Det foreligger lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. Det er aktuelt å legge fram bompengesaken for Stortinget i 2013. Det vises til omtale av prosjektet nedenfor.

I første fireårsperiode prioriteres også oppstart på videre utbygging av E6 nord for Steinkjer i Nord-Trøndelag på strekningen Selli – Asp. Arbeidene videreføres i siste seksårsperiode. I tillegg prioriteres statlige midler til utbygging av rv 80 på strekningen Hunstadmoen – Thallekrysset i Bodø. Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av en bypakke Bodø, der dette prosjektet inngår. Det vises til prosjektoptale nedenfor.

Langs E14 vil det bli foretatt en rekke utbedringer. Samferdselsdepartementet vil gi Vegdirektoratet i oppdrag å gjøre en helhetlig vurdering av strekningen, ev. i form av KVVU.

Tabell 15.36 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E6 Helgeland nord, Helgeland sør og Brattås – Lien

Antatt restbehov per 1.1.2014 ¹	3 830 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	2 810 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	1 020 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	– 2 050 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 1 670 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 780 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 1 570 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 1,3 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	– 970 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	33 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	20 daa

¹Ekskl. bompenger til ev. anleggstart på E6 Helgeland nord før 2014. I tillegg kommer statlige midler innenfor programområdene.

E6 Helgeland nord, Helgeland sør og Brattås – Lien

E6 er den viktigste transportåren i Nord-Norge. På mange steder finnes i praksis ikke alternative kjøreruter for nord-sørgående trafikk. Gjennom Helgeland har E6 i dag lav standard med lange strekninger uten gul midtlinje. Regjeringen prioriterer derfor utbygging/utbedring av E6 gjennom Helgeland til sammenhengende god og enhetlig standard. Utbyggingen legges opp som én samlet utbyggingspakke i tre deler: E6 Helgeland nord, E6 Helgeland sør og E6 Brattås – Lien.

Ingen av delprosjektene har positiv beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Dette har sammenheng med at utbedring av eksisterende veg med lav trafikk gir små endringer i transportkostnader. Regjeringen legger imidlertid stor vekt på å gi E6 en sammenhengende god standard gjennom Helgeland. Dette vil eliminere flaskehalsen for den viktige tungtransporten på E6, øke trafikksikkerheten og bidra til å knytte Helgelandsregionen bedre sammen. Bedre framkommelighet på E6 gjennom Helgeland har både nasjonal og regional betydning. Nasjonalt er det viktig at godstransporten mellom Nord-Norge og Sør-Norge får forutsigbare trafikkforhold. Regionalt kan bedre framkommelighet og sikkerhet øke produktiviteten i næringslivet og bedre levevilkårene for befolkningen.

E6 Helgeland er en utbyggingspakke utviklet i samarbeid med kommunene Grane, Vefsn, Hemes og Rana. Den 260 km lange strekningen fra

Nord-Trøndelag grense til Bolna, Saltfjellet har gjennomgående dårlig standard. Det er lange delstrekninger med smal veg uten gul midtlinje, i tillegg til trafikkfarlige kurver og omfattende forfall av vegnettet. Årsdøgntrafikken på E6 gjennom Helgeland, utenom byene Mosjøen og Mo i Rana, varierer fra 1 000 til 4 000 kjøretøy med en andel tunge kjøretøy på om lag 25 pst.

Brattås – Lien er en del av prosjektet Brenna – Brattås – Lien som er omtalt i Nasjonal transportplan 2010–2019. Utbedring av Brenna – Kappskarmo vil bli ferdigstilt i 2013, og strekningen videre fram til Brattås vil inngå i E6 Helgeland sør.

E6 Helgeland nord omfatter strekningen Korgfjellet – Bolna. E6 Helgeland sør omfatter strekningen Nord-Trøndelag grense – Korgfjellet med unntak av E6 Brattås – Lien som er organisert som et frittstående prosjekt. De tre delprosjektene utgjør til sammen nesten 200 km veg som skal bygges om til 8,5 meter bred tofelts veg. Av dette er om lag 50 km bygging av ny veg, mens det resterende er utbedring av eksisterende veg. Prosjektet Brattås – Lien omfatter bygging av E6 i ny trase vest for tettstedene Trofors og Grane over en strekning på om lag 15 km, samt ombygging av lokalt vegnett. I prosjektet inngår to korte tunneler på 250 meter og to bruer for kryssing av Vefsna og Svenningdalselva.

For Helgeland sør og nord legges det opp til å gjennomføre utbyggingen med en ny kontraktsform der entreprenør også er ansvarlig for drifts-

og vedlikeholdsfasen samt deler av prosjekteringsfasen etter en totalentreprisemodell.

For Helgeland nord foreligger det godkjente reguleringsplaner fra 2008, 2009 og 2012 for alle delstrekninger innenfor området til utviklingskontrakten. Det pågår arbeid med ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2).

For Helgeland sør pågår reguleringsplanarbeider for hele strekningen med unntak av to delparceller som allerede har godkjent reguleringsplan. Disse to er Mjåvatn – Angermoen i Vefsn kommune og Kappskarmo – Brattås i Grane. Pga. planstatus er det knyttet stor usikkerhet til kostnadene for Helgeland sør.

For Brattås – Lien i Grane kommune ble komunedelplanen godkjent i 2010. Reguleringsplanen forventes godkjent våren 2013.

Det foreligger lokal tilslutning fra tre av fire berørte kommuner, samt Nordland fylkeskommune, til delvis bompengefinansiering av E6 Helgeland. Det er aktuelt å legge fram bompengesaken for delstrekningen Helgeland Nord for Stortinget i 2013.

Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset

Regjeringen prioriterer utbygging av rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset i Bodø. Prosjektet er en del av Bypakke Bodø som er utarbeidet i samarbeid mellom Bodø kommune, Nordland fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket. Utbyggingen har en positiv beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Regjeringen legger også stor vekt på at prosjektet bidrar til bedre miljø i

Bodø, god framkommelighet for kollektivtrafikken og vesentlig bedre sikkerhet og framkommelighet for gang- og sykkeltrafikken.

Årsdøgntrafikken mellom Hunstadmoen og Bodøelv ligger på 22 000 – 27 500 kjøretøy. Videre mot Thallekrysset er årsdøgntrafikken om lag 18 000 kjøretøy, og på riksvegarmen mot flyplassen om lag 11 000 kjøretøy.

Total lengde av prosjektet er 4,8 km. Mellom Hunstadmoen og Bodøelv legges vegen i en 2,8 km lang toløps tunnel. Tunnelen vil redusere trafikken på dagens veg med om lag 17 000 kjøretøy. Dette vil eliminere køproblemene på dagens veg samtidig som det gir bedre trafiksikkerhet og miljø for beboerne og de myke trafikantene. Strekningen Bodøelv – Thallekrysset og Bodøelv – City nord (riksvegarm mot flyplassen) bygges om til firefelts veg med rundkjøringer. Dette vil fjerne køer i alle kryss og gi god framkommelighet for kollektivtrafikken. Alle kryssinger av riksvegen for gående og syklende vil bli planskilte. Parallelt med riksvegen bygges nye gang- og sykkelveger og eksisterende forbedres.

Prosjektet inngår i KVV/KS1 for rv 80 Løding – Bodø sentrum som ble behandlet av regjeringen i 2012. Det foreligger godkjent reguleringsplan fra 2010. Det pågår arbeid med ekstern kvalitetssikring (KS2).

Siste seksårsperiode

I siste seksårsperiode prioriteres statlige midler til å starte utbyggingen av E6 til firefelts veg på strekningen Kvithamar – Åsen i Nord-Trøndelag.

Tabell 15.37 Nøkkeltall og virkningsberegninger for rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset

Kostnadsanslag/styringsramme	1 840 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	410 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	1 430 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	+ 310 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 1 810 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 670 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 1 810 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 1,1 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	– 4 000 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	11 500 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

Prosjektet har en positiv beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Regjeringen legger også vekt på å videreføre utbyggingen av en trafikk-sikker og effektiv E6 mellom Trondheim og Steinkjer. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. I tillegg prioriteres statlige midler til skredsikring av E6 ved Langnesberga og 350 mill. kr til utbedringer på E6 mellom Grong og Nordland grense.

For å følge opp tunnelsikkerhetsforskriftens bestemmelser om tunneler med høy trafikk, prioriteres statlige midler til å starte byggingen av ekstra tunnellop i Være-, Stavsjø- og Helltunnelene på E6 øst for Trondheim i siste seksårsperiode. Forutsatt at det blir lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering, vil vegstrekningene mellom tunnelene bli utvidet til firefelts veg for å sikre en gjennomgående standard med god framkommelighet.

I Nordland prioriteres statlige midler til utbygging av E6 på strekningen Sørrelva – Borkamo. Prioriteringene er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. I tillegg prioriteres omlegging av rv 77 gjennom bygging av tunnel gjennom Tjernfjellet i Nordland. Tunnelen vil erstatte dagens veg som har svært dårlig standard og er en flaskehals for tungtrafikken. For å få god utnyttelse av overskuddsmasser bør prosjektet bygges samtidig med E6 Sørrelva – Borkamo.

15.3.7.7 Jernbaneinvesteringer i korridoren

Nordlandsbanen fra Trondheim til Bodø trafikkeres av persontog mellom Bodø og Trondheim, Bodø – Fauske (Saltenpendelen) og Trondheim – Steinkjer (Trønderbanen). Meråkerbanen grener av fra Nordlandsbanen ved Hell. Nordlandsbanen er en viktig godsforbindelse mellom Oslo/Trondheim og Nord-Norge. Nordlandsbanen har svært høye markedsandeler for containertransport mellom Sør-Norge og Bodø. Den videre utviklingen av Nordlandsbanen tar utgangspunkt i at det markedsmessig tyngste området for persontrafikk er mellom Steinkjer – Stjørdal og Trondheim. Utviklingen av banen for øvrig vil først og fremst være rettet mot økt kapasitet for godstrafikken. Disse tiltakene, som nye og forlengede kryssingsspor, vil også komme persontrafikken på Nordlandsbanen til gode.

For å kunne dra nytte av hastighetspotensialet og mulighetene den nye Gevingåsen tunnel sør for Stjørdal gir, må det blant annet bygges ny dobbeltsporet bru over Stjørdalselva. Dette prosjektet

vil også bedre kryssingsforholdene der Meråkerbanen grener av fra Nordlandsbanen.

Verken Meråkerbanen eller Nordlandsbanen er i dag elektrifisert. Regjeringen prioriterer å elektrifisere Nordlandsbanen på strekningen Trondheim – Steinkjer (Trønderbanen). Elektrifisering er en forutsetning for å kunne gi et mer omfattende togtilbud på strekningen. Det vil bl.a. gjøre det mulig med gjennomgående tog nord og sør for Trondheim. Regjeringen prioriterer også elektrifisering av Meråkerbanen. Meråkerbanen trafikkeres i dag av persontog og noe godstrafikk. Elektrifisering av Meråkerbanen kan gjøre strekningen mer attraktiv for gods, særlig fra Sverige og videre utskiping i Trondheimsfjorden.

Det legges videre opp til at arbeidet med å gjøre Nordlandsbanen fjernstyrt fullføres fra Mosjøen til Bodø. Dette vil både gi en mer kostnadseffektiv drift av banen, og økt kryssingskapasitet.

Det settes av om lag 4,1 mrd. kr til investeringer i jernbanen i denne korridoren i planperioden. Under følger en nærmere omtale av de største enkeltprosjektene.

Modernisering av Trønderbanen og Meråkerbanen

Trønderbanen og Meråkerbanen trafikkeres i dag av dieselmateriell. Elektrisk drift på disse banene vil gi mulighet for å styrke særlig persontogtilbudet på Trønderbanen og potensialet for mer gods på Meråkerbanen. Elektrifisering vil blant annet gi reduserte reisetider. I tillegg til elektrifisering ferdigstilles byggingen av dobbeltspor mellom Hell og Værnes. I statsbudsjettet for 2013 er det satt av midler til mulig oppstart av Hell – Værnes. På Trønderbanen skal flere stasjoner og kryssingsspor oppgraderes. Samlet effekt av elektrifisering, dobbeltsporet Hell – Værnes og oppgradering av stasjoner og kryssingsspor er en redusert reisetid på inntil 20 minutter på strekningen Trondheim – Steinkjer. Tiltakene innebærer en forlengelse av togpendelen sørover til Støren som gir en betydelig økning i frekvens sør for Trondheim.

I samarbeid med svenske myndigheter har Jernbaneverket utarbeidet en mulighetsstudie for Meråkerbanen. Studien viser at elektrifisering av banen på norsk side vil kunne gi økt godstransport på banen. Banen er allerede elektrifisert på svensk side. Kostnadene for moderniseringen av Meråkerbanen og Trønderbanen er anslått til om lag 4 mrd. kr, hvor selve elektrifiseringen utgjør den største komponenten. Kostnadsanslagene er basert på KVV/KS1 for Trønderbanen og på

Tabell 15.38 Nøkkeltall og virkningsberegninger for tiltakene som ligger inne i modernisering av Trønderbanen og Meråkerbanen

Kostnadsanslag/styringsramme	4 000 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	3 950 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	0 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	-3 150 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	670 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	130 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	0 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	-0,7 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	-14 500 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	19 000 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

mulighetsstudien for Meråkerbanen, og er dermed relativt usikre. Den videre detaljeringen av arbeidet vil gi et sikrere kostnadsanslag.

Det settes av samlet om lag 3,9 mrd. kr til modernisering av Trønderbanen og Meråkerbanen. Dette inkluderer ferdigstilling av prosjektet dobbeltspor Hell – Værnes, stasjonstiltak og elektrifisering i løpet av planperioden. Arbeidet med elektrifisering starter opp i første fireårsperiode og ferdigstilles innen utgangen av planperioden.

15.3.7.8 Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren

De største lufthavnene i korridoren er Trondheim lufthavn, Værnes, og Bodø lufthavn. I tillegg er det seks lokale lufthavner med statlige kjøp av flyrute-tjenester. Viktige investeringer i planperioden er:

Trondheim lufthavn, Værnes

Terminalutviklingsprosjektet som Avinor har igangsatt, skal ferdigstilles i 2013 og vil gi lufthavnen en kapasitet på om lag 5 mill. passasjerer per år. Det vil også stå ferdig seks nye flyoppstillingsplasser samme år, og Avinor har planlagt ytterligere tre nye i 2015. I sammenheng med utvidelsen av antall flyoppstillingsplasser planlegger Avinor en forlengelse av commuter-terminalen i 2017.

Avinor planlegger ny terminalløsning for lufthavnen i årene 2017–2019. Denne er foreløpig anslått å koste 2,5 mrd. kr. Terminalen er planlagt

å stå ferdig i 2020, og lufthavnen har etter dette en antatt kapasitet på ca. 8 mill. passasjerer per år.

Bodø lufthavn

For Bodø lufthavn skal det i planperioden startes opp en prosess for å få på plass en langsiktig løsning for sivil luftfart i Bodø.

Sandnessjøen lufthavn, Stokka

Med bakgrunn i utredningen av lokale initiativ knyttet til lufthavnstrukturen som ble foretatt av etatene og Avinor som en del av arbeidet med forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023, planlegger Avinor en forlengelse av rullebanen til 1 199 m ved Sandnessjøen lufthavn, Stokka. Prosjektet vil etter planen gjennomføres i 2014.

15.3.7.9 Investeringer i infrastruktur for sjøtransport i korridoren

Hovedledene langs kysten går for det meste i lukkede farvann med mange passeringer gjennom trange sund. Leden er ellers preget av en variert og sammensatt trafikk. Trafikken er preget av økende skipsbevegelser til/fra petroleumsinstallasjoner i Norskehavet og malmtrafikken fra Narvik. Trafikk til/fra petroleumsinstallasjoner går ofte på tvers av hovedledene. Leden inn/ut fra terminalene/havnene må ha høy sikkerhetsstandard. Fartøyene blir stadig større og krever større dybde i en større bredde for å kunne manøvrere i

trange farvann. Lokal båttrafikk er viktig for de mange øysamfunnene i korridoren. Det er lagt vekt på tiltak som vil høyne sikkerheten.

Innseiling Bodø i Nordland

Innseilingen til Bodø er en av de mest trafikkerte farledene i Nordland. Målet med tiltaket er å redusere ulykkesrisikoen, bl.a. grunnstøtinger og å bedre framkommeligheten for skipstrafikken, samt å få en sikrere og åpnere innseiling med tilstrekkelig dybde. Tiltaksområdet strekker seg over 4,3 nautiske mil, og det er planlagt utbedring med fjerning av grunner i 2 hovedområder, samt merking av hele leden.

I siste seksårsperiode startes følgende tiltak opp:

Liskjærsgrunnen, Åfjord i Sør-Trøndelag

Dette ligger i farleden langs kysten. Leden trafikkeres daglig av hurtigruten. Kysttrafikken benyttes i hovedsak denne indre farleden. I sommerhalvåret benyttes farvannet i stor utstrekning av cruisetrafikk. I de senere år har størrelsen på fartøyene økt, særlig bulkfartøy.

Innseiling Rana i Nordland

Prosjektet omfatter strekningen fra farledens kryssingspunkt med innseilingen til Ranfjorden og fram til Toraneskaia i Mo i Rana. For å trygge seilassen på denne strekningen skal det settes opp et nytt navigasjonsmerke. Dybden ved Toraneskaia skal utdypes til -12 meter.

Stabbsundet, Meløy i Nordland

Prosjektet omfatter strekningen fra Støtt til nord om Kunna i Meløy kommune. Leden mangler en del merker for å bedre sikkerheten i leden. Området er værhardt og dette gjør leden utfordrende å navigere i. Det etableres 4 navigasjonsinstallasjoner og 3 grunner utdypes.

Innseiling Sandnessjøen, Alstahaug i Nordland

Utdyping av innseilingen til havna vil gjøre det mulig å få inn større offshore konstruksjoner til verksted i havna.

Alstahaugfjorden, Alstadhaug i Nordland

Prosjektet omfatter strekningen fra Tjøtta til Alstahaug i Alstahaug kommune. En vil forbedre sikkerheten for seilassen gjennom denne delen av far-

leden ved bedre merking samt å fjerne skarpe kursendringer. Prosjekt som omfatter 2 merketiltak og 2 utdypningstiltak samt omlegging av dagens led.

Åmøy, Rødøy/Meløy i Nordland

Prosjektet gjelder del av farleden ved Åmøya i Meløy/Rødøy kommuner. Her ligger det to grunner som må utdypes. Det er kryssende trafikk inn til Skarsfjorden/Svartisen og til Glomfjord hvor Glomfjord industripark er lokalisert.

I tillegg er det satt av midler til mindre farleds- og merketiltak i korridor 7 i siste periode.

15.3.8 Korridor 8: Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland

15.3.8.1 Korridorens rolle og betydning i transportsystemet

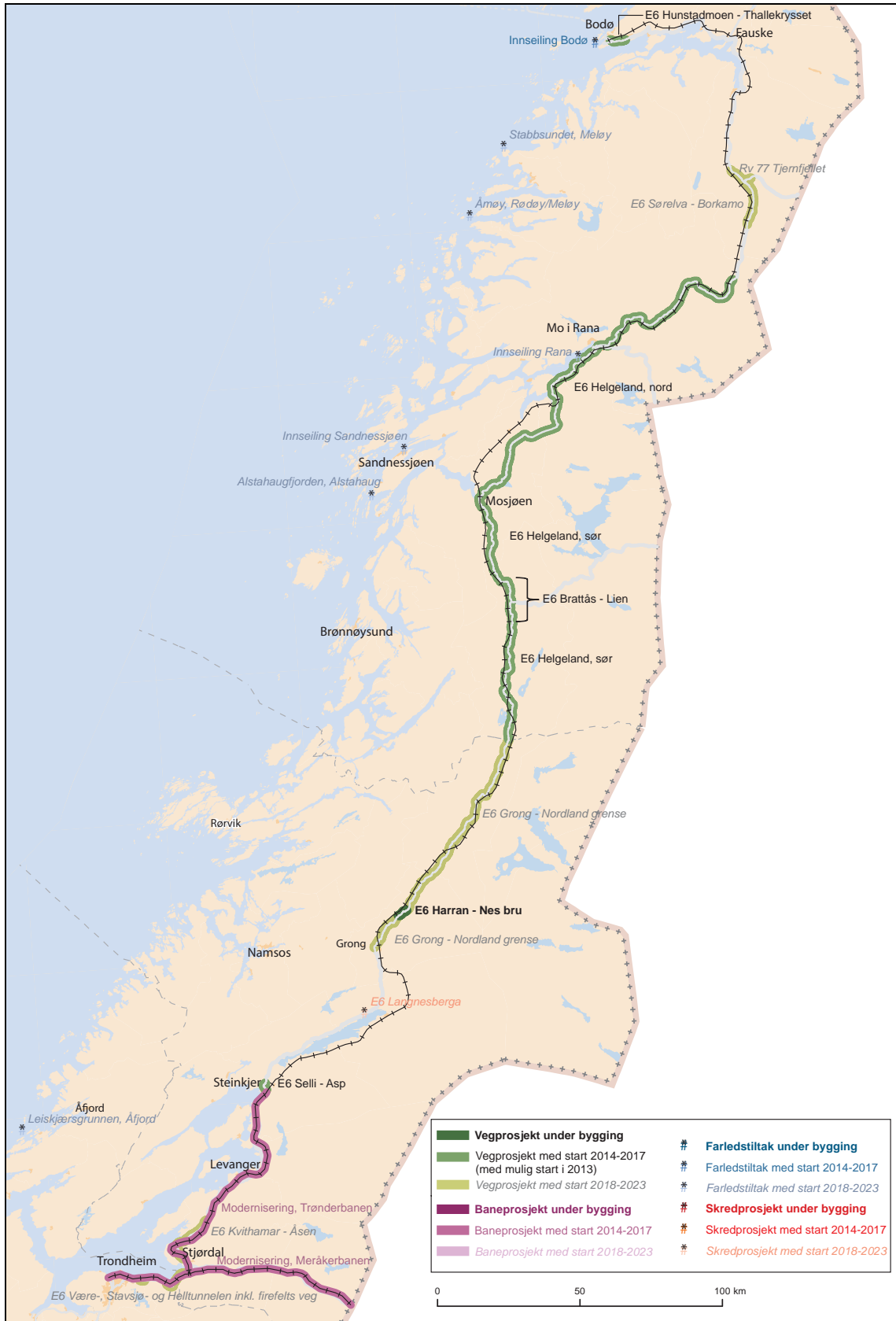
Lange avstander og lav befolkningstetthet preger korridoren. Olje, gass og maritim virksomhet er viktige næringer, men offentlig og privat tjenesteyting øker.

Tromsø er en by i sterk vekst. Nordområdesatsingen har bidratt til flere kompetansesentre som utnytter den sentrale beliggenheten og eksisterende kunnskap om klima, miljø og havområdene i nord. Økt fokus på grensesamarbeid med Russland og nabolskapet til Sverige og Finland gir muligheter for økt næringssamarbeid om funn av mineraler i regionen.

Turistnæringen har vært preget av en kort og hektisk sommersesong, men satsing på vinterattraksjoner bidrar til økt helårsturisme. Cruisetrafikken er et voksende marked i Nord-Norge og Svalbard med totalt rundt 425 000 passasjerbesøk i 2012.

Hovedårene og knutepunktene i denne korridoren er:

- E6 Fauske – Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger.
- Ofotbanen Narvik – Bjørnefjell.
- Harstad/Narvik lufthavn, Evenes; Tromsø lufthavn, Langnes; Alta lufthavn; Lakselv lufthavn, Banak og Kirkenes lufthavn, Høybukta. Bardufoss lufthavn eies av Forsvaret.
- Hovedleden Bodø – Kirkenes, og innseilinger til stamnetthavnene Narvik, Harstad, Tromsø, Alta, Hammerfest, Honningsvåg og Kirkenes.
- Kombiterminalen i Narvik.



Figur 15.15 Riksveg-, jernbane- og farledsprosjekt i korridor 7

Korridoren har tilknytninger mot Sverige fra Nordland (E10), mot Finland fra Troms (E8) og Finnmark (rv 93, rv 92 og rv 893), og mot Russland fra Finnmark (E105).

15.3.8.2 Transportvolum og transportmiddelfordeling

Narvik er et viktig knutepunkt for godstransport i korridoren og nærmere 90 pst. av transporten mellom Oslo og Narvik går på Ofofbanen via Sverige. Store deler av dette godset lastes om til sjø eller veg, hvor om lag halvparten har Tromsø som endelig destinasjon. Transportvolumet på Ofofbanen har økt kraftig i løpet av de senere årene. Narvik er spesielt viktig som transithavn for malmtransport med jernbane fra Kiruna i Sverige. Fisketransport på bane over Narvik har økt svært mye de senere årene. Med unntak av denne forbindelsen går alt gods på sjø eller veg i denne korridoren. På flere relasjoner står sjøtransporten sterkt, med opp mot 50 pst. markedsandel.

Hurtigruten, hurtigbåter og kystgodstrafikken har en viktig rolle. Havnene i korridoren har om lag 15 pst. av lastet og losset godsmengde i norske havner. Tørrbulk utgjør en betydelig del av dette. Våtbulk har økt kraftig de senere årene. I tillegg er det sjøtrafikk i korridoren som har begynnelse og/eller slutt i havner i Russland.

Lange avstander gjør at fly dominerer persontransport til og fra korridoren. 98 pst. av personreisene mellom Oslo og Tromsø, og 69 pst. av reisene mellom Trondheim og Tromsø går med fly. Reiser internt i korridoren har også en høy andel flyreiser, men vegtransporten øker på kortere distanser. Kystnær bosetting gjør sjøtransport attraktivt på strekninger som mellom nordlige og sørlige deler av Troms, og internt i Øst-Finnmark.

15.3.8.3 Flaskehals og utfordringer i korridoren

- Strekninger med vanskelige værforhold for alle transportformer om vinteren. Skredutsatt infrastruktur i deler av korridoren for veg og bane. Høyfjellsproblematikk og flaskehals som skyldes stigninger og kurvatur. Behov for flere døgnhvileplasser for tungtransporten.
- De fleste vegstrekningene har mindre trafikk og generelt lav geometrisk standard. Noen få strekninger har for lav kapasitet og en trafikkmengde som tilsier utbygging til firefelts veg.
- Forfall på riksvegnettet. I de sørlige delene av korridoren er dette i hovedsak knyttet til tunneler, mens det i de nordlige delene av korridoren i hovedsak er knyttet til vegfundament.

- Utfordringer knyttet til antall utforkjøringsulykker. Ulykkene fordeler seg langs hele riksvegnettet.
- Det er behov for økt linjekapasitet på Ofofbanen og terminalkapasitet i Narvik for å kunne møte økt transportetterspørsel.
- Det er ønskelig å utvikle godsknutepunktet i Tromsø for å øke godstransporten på sjø.
- Det er behov for investeringer i eksisterende infrastruktur på lufthavnene blant annet i Tromsø og Kirkenes.
- Utsikter for gruvedrift og mineralbaserte næringer på Nordkalotten og Nord-Russland, samt olje- og gassaktivitet, gir behov for økt samarbeid om infrastruktur i regionen.
- Økt petroleumsvirksomhet i Norskehavet og Barentshavet, økt malmtransport fra Narvik og økt sjøtrafikk i Nordøstpassasjen vil stille større krav til sikker farled.

15.3.8.4 Gjennomførte KVV/KS1 i korridoren

Regjeringen har behandlet følgende KVV/KS1 i korridoren:

- KVV/KS1 for transportsystemet i Tromsø. Utgangspunktet for videre planlegging er prioritering av planlegging for styrket kollektivtrafikk, parkeringsrestriksjoner, tiltak for gående og syklende samt oppgradering av gatemiljøet i sentrum og av de mest belastede vegene. I tillegg kommer planlegging av tunnel Breivika – Langnes.
- KVV/KS1 for Vegpakke Harstad. Det er besluttet at kollektiv- og gang/sykelkonseptet med tunnel skal legges til grunn for videre planlegging. Konseptet omfatter bl.a. ny tunnel fra Seljestad til Sama, kryssutbedringer, styrket kollektivtilbud og tilrettelegging for sykkel og gange.
- KVV/KS1 for E10/rv 85 Evenes – Sortland. Videre planlegging skal ta utgangspunkt i innkorting Kanstabotn – Fiskfjord, og Sandtorg – Evenes flyplass. Regjeringen har besluttet at aktuelle traseer for ny kryssing av Tjeldsundet og ny veg til Evenes lufthavn ikke skal gå gjennom vernede områder.
- KVV/KS1 for avlastningsveg på E6 ved Alta. Regjeringen har besluttet at videre planlegging av avlastningsveg gjennom Alta skal ta utgangspunkt i vedtatt kommunedelplan, dvs. ny veglinje nær sentrum, sør for dagens E6.
- Regjeringen har behandlet KVV/KS1 for E6 Mørsvikbotn – Ballangen. Videre planlegging skal ta utgangspunkt i utbygging i dagens korridor med fortsatt ferje over Tysfjorden.

Tabell 15.39 Rammer til store prosjekt i korridor 8. Mill. 2013–kr

		2014–2017	2014–2023	Annen finansiering
Veg	Vedtatte/igangsatte prosjekt	3 830	3 960	80
	Nye prosjekt	2 480	8 310	1 320
	Sum	6 310	12 270	1 400
Jernbane	Vedtatte/igangsatte prosjekt	0	0	
	Nye prosjekt *	1 095	1 615	
	Sum	1 095	1 615	0
Sjø	Vedtatte/igangsatte prosjekt	0	0	
	Nye prosjekt	194	926	
	Sum	194	926	0
Sum		7 599	14 811	1 400

* Omfatter kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen som i budsjettssammenheng er en del av programområdet kapasitet.

15.3.8.5 Hovedprioriteringer og virkninger

På vegsiden er de viktigste prioriteringene i denne korridoren utbedring av flere strekninger på E6 gjennom Nordland og noen strekninger mellom Nordkjosbotn og Storslett i Troms, samt skredsikring forbi Nordnesfjellet i Lyngenfjorden. En annen viktig prioritering er oppstart på utbygging av E10/rv 85 mellom Tjeldsund og Langvassbukta i Nordland og Troms. Prosjektet vurderes som kandidat til den nye ordningen med Prioriterte prosjekt. Med disse investeringene vil en bl.a. oppnå en total reisetidsreduksjon i korridoren på om lag 64 minutter. Regjeringens prioriteringer av riksvegmidler i denne korridoren vil i løpet av planperioden innebære ferdigstilling av om lag 175 km veg, 18 km midtrekkverk og 151 km veg som får gul midtlinje. Videre oppnås en reduksjon i antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker på om lag 6 personer.

På jernbanen prioriteres i hovedsak tiltak for kapasitetsutvidelse for gods på Ofotbanen. For sjøtransportens del er det framkommelighet og sikkerhet i farleder som prioriteres. Dette vil bl.a. legge til rette for økt petroleumsaktivitet i Norskehavet og Barentshavet.

15.3.8.6 Riksveginvesteringer i korridoren

E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger

Pågående utbygging av E6 Hålogalandsbrua over Rombaken med tilstøtende veg i Nordland fullføres i 2016. Prosjektet omfatter også skredsikring

av E10 mellom Trældal og Leirvik som fullføres i 2014. Pågående utbygging av skredsikringsprosjektet E10 Solbjørneset – Hamnøy fullføres i 2014/2015. Omlegging av E6 nord for Kråkmofjellet i Nordland som starter opp i 2013, vil også bli fullført i første fireårsperiode.

I første fireårsperiode prioriteres utbygging av E6 forbi Ballangen. Her legges vegen utenom sentrum. Videre prioriteres oppstart på utbyggingen av E6 sør for Kråkmofjellet i Nordland. Det prioriteres statlige midler til å starte ombygging av adkomsten fra E8 til nordre del av Tromsø havn i Breivika. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til delfinansiering gjennom en form for trafikkantbetaling. Dette vil også kunne gi rom for en mer omfattende utbygging av transportsystemet i Tromsø-området.

Det legges opp til å gjennomføre en KVVU for E10 Å – Fiskebøl. Hvis det skulle bli lagt opp til en større tverretattlig KVVU for Nordland, vil E10 kunne bli dekket innenfor denne.

Siste seksårsperiode

I siste seksårsperiode fullføres utbedringen av E6 sør for Kråkmofjellet og adkomsten til Tromsø havn, Breivika. I tillegg prioriteres statlige midler til omlegging av E8 på strekningen Sørbotn – Laukslett inn mot Tromsø. Prioriteringen er betinget av at det blir enighet om trasévalg og lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Regjeringen legger vekt på at det er viktig for næringslivet og Tromsø

havn å få bedret innfarten til Tromsø. Det legges også vekt på økt trafikksikkerhet.

Videre prioriteres bygging av tunnel på E6 i Ulvsvågskaret og skredsikring av flere delstrekninger på E10 i Vest-Lofoten i Nordland. Det prioriteres også statlige midler til å starte utbyggingen av E10/rv 85 på strekningen Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta i Nordland og Troms. Det er lagt til grunn delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Prosjektet har en positiv beregnet samfunnsøkonomisk nettonytte. Regjeringen legger også vekt på at prosjektet vil bedre vilkårene for næringsliv og regional utvikling gjennom redusert reisetid fra Lofoten/Vesteraalen til Lødingen, Evenes flyplass, Narvik og Harstad og ved at flaskehals for tungtransporten blir eliminert. Prosjektene inngår i KVU/KS1 for E10/rv 85 Evenes – Sortland.

E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger

Det er flere prosjekt på ruten med oppstart i 2013 og som videreføres i første fireårsperiode. I Troms gjelder dette utbedring av E8 fra Riksgrensen til Skibotn og i Finnmark Halselv – Møllnes på E6 vest for Alta og E105 Elvenes – Hesseng.

Det legges opp til at utbedringen av E6 vest for Alta videreføres i første fireårsperiode med oppstart på den siste delstrekningen mellom Storandnes og Langnesbukta. Videreføringen er en viktig del av regjeringens strategiske satsing for en helhetlig oppgradering av E6 gjennom landsdelen. I tillegg prioriteres oppstart på bygging av ny Tana bru på E6 i Finnmark til erstatning for

dagens hengebru fra 1948. Brua er en stor flaskehals for tungtransporten pga. begrensninger i vegbredde og bæreevne.

I første fireårsperiode prioriteres også utbygging av skredsikringsprosjektet E6 Indre Nordnes – Skardalen og oppstart på bygging av ny E6 over Sørkjosfjellet i Troms. Det vises til omtale av begge prosjektene nedenfor.

E6 Sørkjosfjellet

E6 er den viktigste transportåren i Nord-Norge. På mange steder finnes det ikke tilfredsstillende alternative kjøreruter. Regjeringen går derfor inn for en etappevis utbygging/utbedring av E6 til sammenhengende god og enhetlig standard. Som del av en slik strategi prioriterer regjeringen utbygging og utbedring av E6 ved Sørkjosfjellet. Prosjektet er samfunnsøkonomisk ulønnsomt, men regjeringen legger stor vekt på å eliminere en stor flaskehals for tungtransporten, særlig vinterstid. Dette er nødvendig for å gi godstransporten mer forutsigbare trafikkforhold på E6 gjennom Troms og dermed næringslivet i Nord-Norge bedre vilkår.

Prosjektet ligger i Nordreisa kommune i Troms. Dagens veg har stedvis dårlig horisontal- og vertikalkurvatur. Stigning opp mot 9 pst. på det bratteste kombinert med dårlig kurvatur, gjør at vegen over fjellet er en flaskehals for tungtransporten vinterstid. Årsdøgntrafikken er om lag 1 700 kjøretøy med en tungtrafikkandel på om lag 15 pst.

Tabell 15.40 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E6 Sørkjosfjellet

Kostnadsanslag/styringsramme	900 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	900 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	0 mill. kr
Samfunnsøkonomisk nettonytte	– 500 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 440 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 180 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 440 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,1 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	– 970 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	4 500 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

Prosjektet omfatter utbedring av dagens veg fra Langlia og forbi krysset med fv 866 og bygging av 4,4 km ny veg og 4,6 km tunnel videre fram til Sørkjosen. Reguleringsplanen ble godkjent i 2012. Det pågår arbeid med ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2).

E6 Indre Nordnes – Skardalen

E6 er den viktigste transportåren i Nord-Norge. Mange steder finnes det ikke tilfredsstillende alternative kjøreruter. Regjeringen prioriterer derfor en trinnvis utbygging/utbedring av E6 til sammenhengende god og enhetlig standard. På deler av E6 i Troms går vegen gjennom områder med stor risiko for skred. Regjeringen prioriterer utbygging av tunnel gjennom Nordnesfjellet for å unngå skredfaren på dagens veg. Dette er siste etappe av skredsikringen av E6 langs Kåfjorden som ble påbegynt for om lag 10 år siden. Prosjektet har svakt negativ beregnet samfunnsøkonomisk nettonytte. Prosjektet er likevel prioritert fordi regjeringen legger stor vekt på å øke tryggheten for befolkning og næringsliv samt gi bedre forutsigbarhet for de viktige godstransportene på E6. Et skred kan stenge vegen for lang tid, og hindre helt nødvendige transporter av fisk og annet gods.

Prosjektet ligger i Kåfjord kommune i Troms. Det er flere punkt og delstrekninger som er utsatt for snøskred, steinsprang og nedfall av is. Det største problemet er Kvitura nordøst for Nordnesodden. Skredene går over hele vegen med påføl-

gende stengning i flere timer. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 800 kjøretøy.

Prosjektet omfatter bygging av en 8 km lang tunnel gjennom Nordnesfjellet, fra vestsiden av fjellet fram til Bergli i Manndalen på østsiden, ny bru over Mandalselva og nødvendige tilknytninger til eksisterende E6 i begge ender. Prosjektet vil korte inn E6 med 9–10 km. Reguleringsplanen ble godkjent i 2012.

Siste seksårsperiode

I siste seksårsperiode fullføres prosjektene Sørkjosfjellet, Storsandnes – Langnesbukta og Tana bru på E6. I tillegg prioriteres utbedringer av E6 mellom Nordkjotsbotn og Hatteng i Troms, og rv 94 mellom Skaidi og Hammerfest i Finnmark. Utbedring av E8 mellom Riksgrensen og Skibotn prioriteres videreført. Det legges vekt på at prosjektet gir bedre forbindelser over grensen mot Finland. Dette er viktig for næringslivet i både Norge og Finland. I tillegg prioriteres skredsikringsprosjektene E69 Skarvberggtunnelen ut mot Honningsvåg og rv 93 Kløfta like sør for Alta i Finnmark. Dersom det blir aktuelt å bygge ut ny stamnetthavn ved Slambanken i Kirkenes, vil ny adkomst fra E6 bli prioritert.

15.3.8.7 Jernbaneinvesteringer i korridoren

Ofofbanen er en svært viktig strekning for transport av malm fra gruvene i Kiruna til Narvik og videre med sjøtransport. Målt i tonn er Ofofbanen banestrekningen med størst transport i Norge. I

Tabell 15.41 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E6 Indre Nordnes – Skardalen

Kostnadsanslag/styringsramme	990 mill. kr
Statlig finansiering 2014–2023	990 mill. kr
Annen finansiering 2014–2023	0 mill. kr
Samfunnsøkonomisk nettonytte	– 30 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader	– 890 mill. kr
Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	– 360 mill. kr
Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene	– 890 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	– 0,2 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	– 2 140 tonn
Totale CO ₂ -utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet	6 200 tonn
Inngrep i eller nærføring til vernede naturområder (sum nasjonalpark, landskapsvernområde og naturreservat)	0 daa
Inngrep i dyrket jord	0 daa

tillegg til malmtransport er banen viktig for gods-transporten mellom Sør-Norge og Nord-Norge. Narvik er distribusjonssenter for kombitogene til og fra Alnabru. Det går to persontog daglig fra Narvik til Kiruna/Stockholm på Ofotbanen.

De tunge malmtogene forårsaker stor slitasje på infrastrukturen. Dette krever omfattende fornyelses- og vedlikeholdsarbeid på Ofotbanen. Kapasiteten på banestrekningen gjør det ikke mulig å kjøre like mange lange tog som etterspørselen tilsier. Det legges derfor opp til kapasitetsutvidelser på banen i planperioden.

Det settes av om lag 1,6 mrd. kr til flere investeringstiltak på Ofotbanen i planperioden. Investeringene retter seg først og fremst mot tiltak som gir økt kapasitet for godstogene og inngår derfor i programområde Kapasitet. Nye og forlengede kryssingsspor gir muligheten for at flere og lengre tog kan møtes på den enkeltsporede strekningen. Punktligheten for både persontogene og godstogene er relativt lav på Ofotbanen. Økt kryssingskapasitet vil bidra til en mer robust trafikkavvikling for både person- og godstogene på Ofotbanen.

15.3.8.8 *Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren*

Korridoren inkluderer lufthavnene Harstad/Narvik lufthavn, Evenes; Tromsø lufthavn, Langnes; Bardufoss lufthavn; Alta lufthavn; Lakselv lufthavn, Banak, og Kirkenes lufthavn, Høybuktmoen. I tillegg er det 16 lokale lufthavner. Samferdselsdepartementet kjøper i dag flyrutetjenester fra de lokale lufthavnene i korridoren, med unntak av Stokmarknes lufthavn, Skagen, hvor det bare er kommersiell rutedrift, mot regionsentre som gir videre forbindelser mot Oslo og/eller utlandet. Den lokale lufthavna Narvik lufthavn, Framnes, vil i henhold til Prop. 117 S (2011–2012) og Innst. 382 S (2011–2012) legges ned senest 31. mars 2017 avhengig av tidspunktet for åpning av Hålogalandsbrua.

Viktige investeringer i planperioden er:

Tromsø lufthavn, Langnes

Avinor planlegger for en utvidelse av terminalen i perioden 2019–2021.

Kirkenes lufthavn, Høybuktmoen

Avinor planlegger en forlengelse av rullebanen i slutten av planperioden.

Stokmarknes lufthavn, Skagen

Med bakgrunn i utredningen av lokale initiativ knyttet til lufthavnstrukturen som ble foretatt av etatene og Avinor som en del av arbeidet med forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023, planlegger Avinor en forlengelse av rullebanen til 1 199 meter ved Stokmarknes lufthavn, Skagen. Prosjektet vil etter planen gjennomføres i 2014.

15.3.8.9 *Investeringer i infrastruktur for sjøtransport i korridoren*

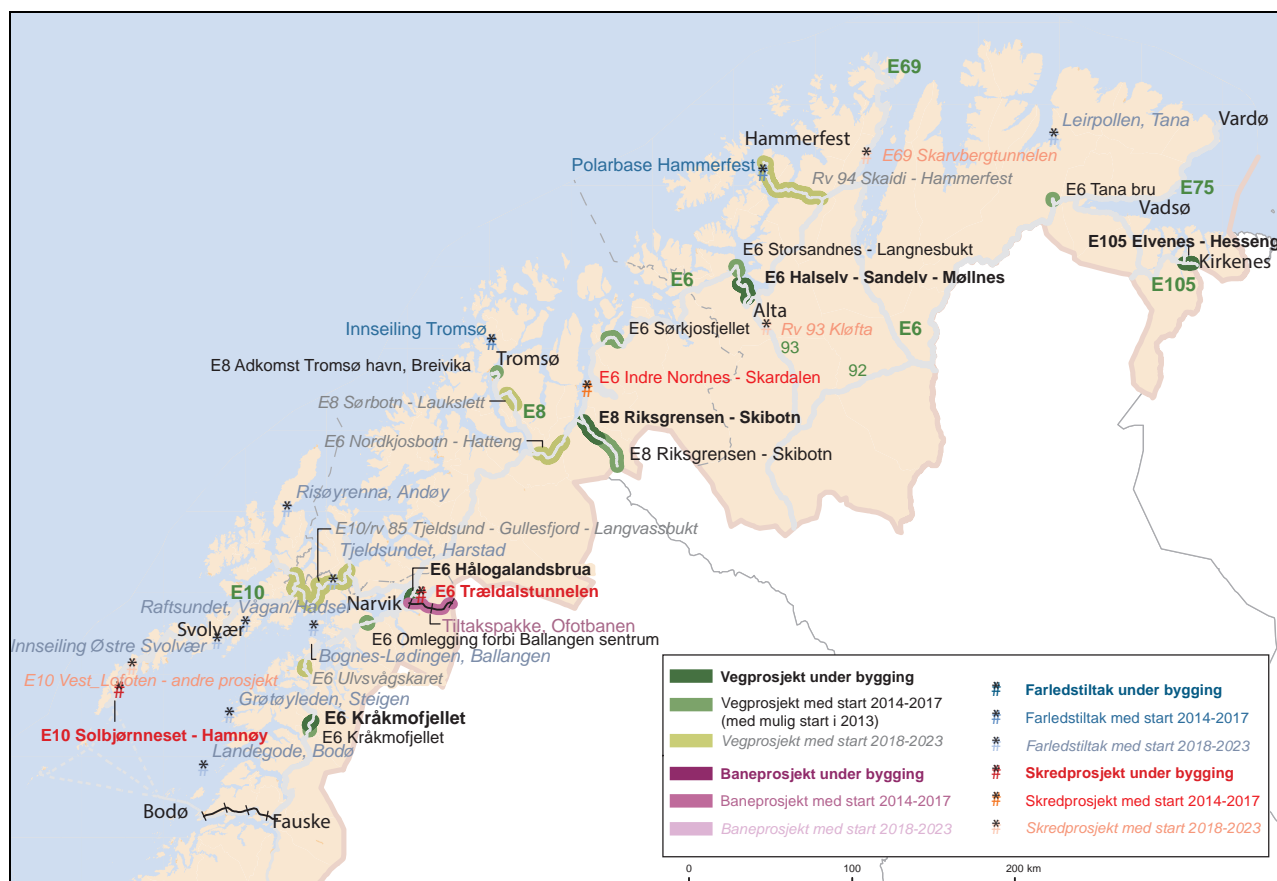
Hovedleden langs kysten går for det meste i lukkede farvann med mange passeringer gjennom trange sund i sydlige områder, men i åpent farvann fra Honningsvåg og rundt Varangerhalvøya. Leden er preget av en variert og sammensatt trafikk. Trafikken er preget av trafikk til/fra petroleumsinstallasjoner i Norskehavet og Barentshavet, og malmtrafikken fra Narvik. Trafikk til/fra petroleumsinstallasjoner er økende og går ofte på tvers av hovedleden. Malmtrafikken vil også øke markert. Større fartøy og fartøy med farlig last følger trafikkseparasjonssystemet, men leden inn/ut fra terminalene/havnene må ha høy sikkerhetsstandard. Fartøyene blir stadig større. Lokal båttrafikk er viktig for øysamfunn i korridoren. Det er lagt vekt på tiltak som vil gi økt sikkerhet og som tilrettelegger for økt petroleumsaktivitet.

Innseiling Tromsø i Troms

Tiltaket omfatter breddeutvidelse og utdyping av farleden gjennom Kvalsundet ned til –11 meter ved å fjerne enkeltgrunner, kombinert med nymerking. Breddeutvidelsen medfører også at kursendring i strøm unngås. Hensikten med tiltaket er å redusere seilingslengden for båter sørfra som er for høye for bruene ved Tromsø, i hovedsak cruisebåter. Disse må i dag helt nord til Fugløykalven.

Polarbase, Hammerfest i Finnmark

Tiltaket omfatter breddeutvidelse og utdyping av farleden ned til -17 meter ved å fjerne en fjellrygg som stikker ut i dagens led. Breddeutvidelsen medfører også at kursendring i strøm unngås. Hensikten med tiltaket er å kunne ta inn større rigger til Polarbase, som er utpekt som forsyningsbase for petroleumsaktiviteten i Barentshavet.



Figur 15.16 Riksveg-, jernbane- og farledsprosjekt i korridor 8

I siste seksårsperiode startes følgende tiltak opp:

Grøtøyleden, Steigen i Nordland

Tiltaket omfatter utbedring av farleden gjennom Grøtøyleden. Leden er en viktig biled som blant annet benyttes av hurtigbåt, fiskefartøy og mindre fraktestartøy. Nyere målinger tyder på at det har skjedd en oppgrunning av ledene, slik at den i dag ikke har den annonserte dybden.

Tiltaket omfatter utvidelse, utdypning og utretting av Grøtøyleden som enkelt farled samt oppgradering av oppmerking.

Raftsundet, Vågan/Hadsel i Nordland

Raftsundet og Moldøra trafikkeres daglig av et stort antall fartøy, blant annet er det en viktig del av Hurtigruteledene og en god del av godstrafikken mellom Lofoten og Vesterålen passerer sundet. Tiltaket er først og fremst et sikkerhetstiltak. Det er utarbeidet en forstudie som omfatter både merketiltak og utdypningstiltak for farleden. Dette vil også innbefatte seilasen gjennom Moldøra som er en del av Hurtigruteledene inn til Svolvær.

Risøyrenna del II, Andøy i Nordland

Risøyrenna del II er seilingsledene i forlengelsen av Risøyrenna del I og inn til Risøyhamn i Andøy kommune. Utbyggingen omfatter utdypning til -6 meter i en bredde av 100 meter og en utvidelse av manøvreringsområdet ved dampskipskaia til ca. 200 meter.

Innseiling Østre Svolvær, Vågan i Nordland

Svolvær østre havn mellom Kløfterholmen – Risøyhamn og Moltebærholmen. Innseilingen til Svolvær østre havn vanskeliggjøres av en grunne på -5 meter som ligger midt i innseilingen til ledene inn til havna. Fjerning av grunner i innseilingen vil bedre sikkerheten.

Landegode, Bodø i Nordland

Tiltaket omfatter to strekninger: Landegode sørøst og Landegode nordøst. Målsettingen er å forbedre sikkerheten for seilasen og framkommeligheten gjennom denne delen av farleden. Sørøst: For å trygge seilasen på denne strekningen skal

det etableres tre merker samt utdypning av en grunne øst av Landegode. Nordøst: For å trygge seilassen på denne strekningen skal det etableres tre merker hvorav ett med radarsvarer.

Bognes – Lødingen, Ballangen i Nordland

Prosjektet omfatter ferjestrekningen Bognes ferjekai i Tysfjord kommune til Hjartholmskallen sørøst av Lødingen i Lødingen kommune. Målsettingen med tiltaket er todelt: Forbedre sikkerheten for seilassen inn til Lødingen. Dette vil også trygge forholdene for de store fiskebåtene som anløper Lødingen. Forbedre sikkerheten for seilassen forbi Storboen. Dette vil også trygge forholdene under det store høstfiske etter sild som foregår i dette området. Det foreslås derfor at Havneskallen utdypes og at det settes opp et permanent lys på Hjartholmskallen.

Tjeldsundet, Harstad (Troms) og Tjeldsundet (Nordland) kommuner

Tiltaket består av utdypning av hovedled på flere steder, og vil øke sikkerheten i en led som er trang og vanskelig å navigere. Tiltaket strekker

seg over grensen mellom Troms og Nordland med ca. en halvdel i hvert fylke.

Leirpollen, Tana i Finnmark

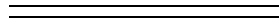
Tiltaket omfatter breddeutvidelse og utdypning av farleden inn til Leirpollen ned til -9 meter ved å fjerne sandbanker og enkeltgrunner, kombinert med nymerking. Breddeutvidelsen medfører også at kursendringer i strøm reduseres. Hensikten med tiltaket er å bedre innseilingsforholdene til kvartsittbruddet innerst i Leirpollen. Det er store utfordringer knyttet til bl.a. is, elvedelta, nasjonal laksefjord, verneområde og grenseelv, noe som gjør framdriften av tiltaket noe usikkert.

I tillegg er det satt av midler til mindre farleds- og merketiltak i korridor 8 i både første og siste periode.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

Tilråding fra Samferdselsdepartementet
12. april 2013 om Nasjonal transportplan 2014–
2023 blir sendt Stortinget.



Offentlige institusjoner kan bestille flere
eksemplarer fra:
Departementenes servicesenter
Internett: www.publikasjoner.dep.no
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Telefon: 22 24 20 00

Opplysninger om abonnement, løssalg og
pris får man hos:
Fagbokforlaget
Postboks 6050, Postterminalen
5892 Bergen
E-post: offpub@fagbokforlaget.no
Telefon: 55 38 66 00
Faks: 55 38 66 01
www.fagbokforlaget.no/offpub

Publikasjonen er også tilgjengelig på
www.regjeringen.no

Forsideillustrasjon: Miksmaster AS

Trykk: 07 Aurskog AS 04/2013

